

# **NAVEGAR É PRECISO**

Sindicalismo e judicialização ativa dos trabalhadores  
da indústria naval do Rio de Janeiro



L u i s a   B a r b o s a   P e r e i r a

# NAVEGAR É PRECISO

Sindicalismo e judicialização ativa dos trabalhadores  
da indústria naval do Rio de Janeiro



*Luminária Academia*

**EDITORA MULTIFOCO**

Rio de Janeiro, 2015

**EDITORA MULTIFOCO**

Simmer & Amorim Edição e Comunicação Ltda.  
Av. Mem de Sá, 126, Lapa  
Rio de Janeiro - RJ  
CEP 20230-152

**REVISÃO** Maria Lúcia Resende

**CAPA & DIAGRAMAÇÃO** Breno Moreira

**Navegar é preciso, sindicalismo e judicialização dos trabalhadores indústria naval do  
Rio de Janeiro**

PEREIRA, Luisa Barbosa

1ª Edição

Julho de 2015

ISBN: 978-85-8473-405-4

Todos os direitos reservados.

É proibida a reprodução deste livro com fins comerciais sem  
prévia autorização do autor e da Editora Multifoco.

*Navegadores antigos  
tinham uma frase gloriosa:  
“Navegar é preciso; viver não é preciso”.  
Quero para mim o espírito [d]esta frase,  
transformada a forma para a casar como eu sou:  
Viver não é necessário; o que é necessário é criar.  
Não conto gozar a minha vida; nem em gozá-la penso.  
Só quero torná-la grande,  
ainda que para isso tenha de ser o meu corpo  
e a (minha alma) a lenha desse fogo.  
Só quero torná-la de toda a humanidade;  
ainda que para isso tenha de a perder como minha (...)*

Fernando Pessoa



## AGRADECIMENTOS

A autoria é um mito.

Depois de dedicar longos quatro anos da minha vida a essa pesquisa, tenho ainda mais certeza disso.

A tese pertence, mais que a mim, aos meus colegas do grupo de pesquisa “Sindicalismo, Trabalho e Justiça” da UFRJ, ao grupo de pesquisa internacional “In the same boat?” do International Institute of Social History de Amsterdam, e ao “Grupo de Estudos do Trabalho e dos Conflitos Sociais” da Universidade Nova de Lisboa. É também dos meus colegas de turma que acompanharam, em tempo real, com aflições muito semelhantes, o parto que é fazer uma tese nascer. É da minha família que pavimentou e pavimenta a estrada que sigo, sem a qual tropeçaria mais, cairia mais e levantaria com ainda maior dificuldade. É da família que escolhi em abril de 2011, cujo representante torna minha vida melhor a cada dia. É dos poucos grandes amigos que tenho. Pertence a minha co-orientadora, Raquel Varela, que promoveu as críticas mais duras e as mais afáveis à pesquisa. A essa amiga que me ensina o quanto é possível (e necessário) realizar pesquisa acadêmica séria e, ao mesmo tempo, trabalhar duro pela transformação social. É de Elina Pessanha, orientadora de toda minha trajetória acadêmica. Uma referência intelectual e de vida. Um dos maiores seres humanos que conheci.

Esta tese, mais do que de qualquer um, é dos operários navais e metalúrgicos do Rio de Janeiro que, com reflexões despretentiosas ou não, diretas e indiretas, me ensinaram a importância de, mesmo nos momentos mais difíceis, seguir navegando.

Essa tese é como “Minha Ciranda” de Lia de Itamaracá. Não é minha só. É de muitos e muitas, que fizeram parte dessa caminhada que segue.





## PREFÁCIO

É com grande prazer que apresento, mais uma vez, um livro de Luisa, uma jovem pesquisadora formada na Universidade Federal do Rio de Janeiro e investigadora do grupo de pesquisa internacional *No Mesmo Barco? Operário da Reparação e Construção Naval: uma história global*, do Instituto Internacional de História Social, Amsterdam. Tive o privilégio de acompanhar e orientar a feitura deste trabalho desde quando era um promissor projeto de pesquisa de doutorado, que atentava para questões pertinentes de nosso país e, em especial, do estado do Rio de Janeiro.

Luisa, que foi minha aluna e bolsista de Iniciação Científica durante seu curso de Graduação em Ciências Sociais e orientanda no mestrado em Sociologia no Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, ambos na Universidade Federal do Rio de Janeiro, já nos havia oferecido um importante estudo sobre a atuação que o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro (Sindimetal-Rio), representante da categoria dos operários navais da região, tem estabelecido com instituições da Justiça do Trabalho. Naquela obra, editada pela editora Multifoco, 2012, sob o título *Justa Causa pro Patrão*, a autora se propôs a recuperar a trajetória de um grupo de trabalhadores, reunidos no estaleiro Sermetal, no Rio de Janeiro, e a descrever a sua luta junto à Justiça e ao Ministério Público do Trabalho para fazer valer direitos que lhe haviam sido retirados durante o processo de decadência da empresa, num contexto de crise da indústria naval nacional.

Agora Luisa nos traz outros resultados de pesquisa igualmente expressivos. Além de realizar um interessante levantamento dos ciclos de desenvolvimento da indústria naval no Rio de Janeiro e, principalmente, da sua retomada nos anos 2000, a autora aprofunda o tema iniciado no mestrado sobre as relações entre

sindicalismo e Justiça. Demonstra, através de pesquisas em fontes bibliográficas, documentais e entrevistas, que o processo da chamada “judicialização das relações de classe” faz parte do *repertório de conflito* dos trabalhadores e do Sindimetal-Rio desde o início do século XX, no sentido que o sociólogo Charles Tilly dá ao conceito. A autora chama atenção ainda para a existência não de uma “judicialização passiva”, imposta pelo Estado, mais ativa. Marcada por ambiguidades, escolhas, avaliações, aproximações e distanciamentos, que caracterizam a complexa e antiga relação entre sindicalismo e Justiça.

Utilizando-se das pesquisas já existentes sobre a indústria e os operários navais em perspectiva global, com as quais teve contato mais direto durante seu estágio doutoral no International Institute of Social History de Amsterdam e na Universidade Nova de Lisboa, sob orientação da Dra. Raquel Varela, a autora apresenta nos três primeiros capítulos do livro as características gerais da indústria naval, com atenção especial à formação dos monopólios neste segmento desde o início do século XX até o presente, as consequências da retração da produção de tanques nos anos 1970 com a chamada crise do petróleo, o surgimento de novos líderes a partir da década de 1980 e a trajetória da indústria naval brasileira.

Já nos capítulos seguintes, buscando apoio teórico principalmente do historiador social britânico Edward P. Thompson, Luisa destaca a capacidade da classe trabalhadora em ativar sua experiência para “fazer-se” enquanto classe durante o processo histórico e a ideia da lei não apenas como resultado de uma imposição das elites ou do Estado, mas como resultado de um processo de disputas entre as classes ou setores de classes.

No quarto e quinto capítulo, realiza um levantamento das mobilizações operárias no período anterior ao golpe de 1930 e o grande ciclo de greves da primeira década do século, com destaque para a ação dos operários navais e dos metalúrgicos. A autora também destaca a trajetória de formação dos direitos sociais e a importância do direito do trabalho para a construção da noção de “cidadania” no Brasil. Apresenta ainda o debate geral em curso

no Brasil sobre a judicialização da política e das relações sociais.

Nos capítulos seis e sete, Luisa traça um detalhado quadro de *performances* desempenhadas pelos operários navais dos anos 1950 a 2010, com atenção especial à relação desta performance com o Judiciário trabalhista e o Ministério Público do Trabalho. Demonstra assim, a constante “judicialização ativa” desses operários às instancias da Justiça. Tal “judicialização”, apesar de permanente, não era incorporada no repertório dos trabalhadores sem questionamentos. Era, na verdade, criticada por todos: patrões, sindicalistas, e pelos próprios atores da Justiça. Trabalhadores e Sindicato, no entanto, desde o início do século XX, continuam recorrendo a ela.

No capítulo oito a autora analisa dois acontecimentos que envolveram a relação entre trabalhadores, Sindicato, Justiça e empregadores em duas empresas da indústria naval do Rio de Janeiro: a Indústrias Reunidas Caneco (e sua sucessora, a empresa Rio Nave) e o Estaleiro Sermetal (e seu antecessor, o estaleiro Ishibrás). Na primeira, num período em que a Justiça se mostrava refratária a acolher demandas coletivas, o Sindicato agiu junto aos trabalhadores para impetrar mais de 1.000 ações individuais. Na segunda, após o descumprimento dos direitos trabalhistas dos operários, o Sindicato realizou uma ação coletiva de rescisão indireta do contrato de trabalho de 389 trabalhadores. Em ambos os casos, a luta sindical envolveu diferentes repertórios de ação coletiva, ligados ou não as esferas da Justiça.

Assim, o livro que o leitor tem em mãos, sugere um quadro complexo de consenso e conflito entre os operários navais, seu Sindicato e a Justiça. Traz uma contribuição importante, a partir das Ciências Sociais, que explora os limites e possibilidades da ação dos trabalhadores nos espaços institucionais e mostra que, longe de uma atuação passiva frente a Justiça, esses trabalhadores se relacionam ativamente com o repertório de conflito disponível para as ações em defesa de sua classe.

Elina Gonçalves da Fonte Pessanha\*

7 de novembro de 2014

\*Elina Gonçalves da Fonte Pessanha é professora doutora da Universidade Federal do Rio de Janeiro e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia nesta universidade. Investigadora do grupo de pesquisa internacional *No Mesmo Barco? Operário da Reparação e Construção Naval: uma história global*, do Instituto Internacional de História Social, Amsterdam e coordenadora do Arquivo de Memória Operária do Rio de Janeiro, também na UFRJ. É autora de “Operários Navais”, Editora 7 Letras, 2012.

## APRESENTAÇÃO

Esta pesquisa tem como tema a relação entre sindicalismo e Justiça. Toma-se como campo de investigação principal a ação coletiva do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e de dois grupos operários da indústria naval carioca.

As primeiras análises acadêmicas sobre o trabalho e os trabalhadores no Brasil se deram entre as décadas de 1950 e de 1970<sup>1</sup> e concentraram-se nos principais polos universitários da época, as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. O tema sindicalismo, nesse período, consolidou-se como campo das ciências sociais através da área sociologia do trabalho. Já os estudos sobre a Justiça, apesar de mais recentes nas ciências sociais, também têm sido de forma frequente objeto de relevantes pesquisas. Com a Constituição de 1988 ampliou-se a possibilidade de controle social e os conflitos presentes na sociedade passaram a ter o Judiciário como um espaço importante de luta. Neste contexto, algumas análises vêm identificando um processo de judicialização da política e das relações sociais no Brasil (WERNECK VIANNA et al., 1999; SADEK, 2001; CITTADINO 2004).

Estende-se igualmente o número de pesquisas empíricas que articulam contribuições da história, das ciências sociais e do direito, tendo como temas o Ministério Público do Trabalho (MPT), a Justiça do Trabalho (JT)<sup>2</sup> e a sociedade civil organizada. Iniciativas como a do Centro de Estudos Direito e Sociedade (CEDES) e do grupo de estudos Trabalho, Sindicalismo e Justiça da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) são exemplos importantes da estruturação desse campo. Entretanto, apesar dessas ações, não se pode dizer que no Brasil exista uma tradição de es-

---

1. Com Evaristo de Moraes Filho, 1952; Azis Simão, 1966; José Albertino Rodrigues, 1968; Juarez Brandão Lopes, 1964, Leôncio Martins Rodrigues, 1966, entre outros.

2. Ao longo deste livro nos referiremos com frequência à Justiça do Trabalho como JT e ao Ministério Público do Trabalho como MPT.

tudos acadêmicos sobre a relação entre Justiça e sindicato. Nossa pesquisa pretende contribuir para esse debate articulando tanto os desafios colocados pela sociologia do trabalho, em relação à análise do movimento sindical brasileiro, quanto a reflexão sobre o protagonismo do Poder Judiciário e a demanda crescente dos cidadãos ao Judiciário.

Defendemos neste livro que por mais que existam fenômenos, especialmente no pós-Constituição 1988, que possam caracterizar o início de um processo de judicialização da política e das relações sociais, no âmbito do trabalho tal fato não é novo. A chamada “judicialização das relações de classe” faz parte do repertório de conflito dos trabalhadores e dos sindicatos desde o início do século XX – uma “judicialização ativa”, como pretendemos demonstrar, marcada por ambiguidades, escolhas, avaliações, aproximações e distanciamentos, que caracterizam a complexa e antiga relação entre sindicalismo e Justiça.

Para compreender tal relação, estudamos os grupos operários dos Estaleiros Caneco, Rio Nave, Ishibrás e Sermetal, que consideramos *relevantes* e *típicos* para esta análise. São *relevantes* por estarem inseridos numa indústria que tem centralidade no transporte de mercadorias, no comércio do petróleo e que, de maneira geral, se desenvolveu no mundo de forma dependente do Estado, sendo o entendimento da sua dinâmica importante para a compreensão do sistema capitalista e também para a relação entre trabalhadores e Estado. De um ponto de vista mais específico, por esta indústria ter passado na cidade do Rio de Janeiro por diferentes ciclos de acumulação (expansão e superprodução) e retração (desaceleração e crise), e seu estudo ser fundamental para o entendimento da *configuração desenvolvimentista*<sup>3</sup> da cidade nos anos 2000.

São *típicos* porque conectam gerações operárias que atuaram em diferentes contextos, mas na mesma planta produtiva: na empresa Indústrias Reunidas Caneco e, depois do encerramento das atividades desta, na empresa Rio Nave Serviços Navais Ltda.,

---

3. Utilizamos este termo cunhado por Olivier de Sardan (1995) por considerarmos o mais completo na caracterização da situação econômica do Rio de Janeiro no período, em relação ao setor naval. O termo pressupõe a existência de diversos atores – chamados de grupos estratégicos – para consolidar um ambiente propício ao desenvolvimento. Voltaremos a esse tema no capítulo dois.

hoje associada à empresa coreana STX; e na empresa Ishikawagima Harima do Brasil, de capital japonês, e depois na empresa Sermetal Estaleiros Ltda., que explora desde 2013, uma pequena parte do pátio ocupado também pelo Estaleiro Enseada do Paraguaçu (EEP), uma associação da Odebrecht Participações e Investimentos S.A. com a OAS Investimentos S.A., a UTC Participações S.A e a Kawasaki Heavy Industries. São gerações que atuaram igualmente em momentos díspares da economia e da democracia nacional, e com ações conectadas a cada um desses momentos. Ações estas limitadas a um repertório específico de conflito, como pretendemos evidenciar nesta pesquisa.

O Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e os operários navais também já foram objeto de diferentes análises de sociólogos e historiadores brasileiros, o que estimulou nossa escolha por esse coletivo. Sobre o Sindimetal destacamos a publicação *Trabalho e Tradição Sindical: Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro* (2001), organizada por Marco Aurélio Santana e José Ricardo Ramalho. Sobre os navais, a investigação de Dennis Barsted a respeito do “Movimento de 1953” e da “Época dos Operários Navais” e, principalmente, a pesquisa de Elina Pessanha sobre estes trabalhadores, sua formação enquanto classe, suas experiências cotidianas e políticas. Todo o material já publicado sobre a instituição e os navais nos faz partir de um estágio mais avançado de investigação, o que possibilita a reflexão sobre temas novos.

O período escolhido pela pesquisa, de 1990 a 2010, é também significativo e abarca três cenários diversos. Primeiro, o das condições políticas e econômicas da conjuntura brasileira e do setor naval num momento de retração desta indústria; segundo, o pós-Constituição de 1988, com o aumento dos dissídios individuais trabalhistas, a restrição dos coletivos na Justiça e o protagonismo do Judiciário e do Ministério Público; terceiro, a retomada nos anos 2000 da indústria naval, a recuperação dos postos de trabalho e da ação grevista ofensiva. Esses grupos operários atuaram de diferentes formas nesses momentos, mas mantiveram um padrão comum de conflito, que levava em conta a ativação do Judiciário trabalhista, fosse por estratégia de luta, fosse por imposição.

## OPÇÕES TEÓRICAS E METODOLOGIA DE PESQUISA

Esta pesquisa absorve principalmente as contribuições teóricas feitas por dois pesquisadores que aliaram história e sociologia em suas análises sobre a sociedade: Charles Tilly e Edward Palmer Thompson. O primeiro nos auxilia na compreensão da ação coletiva dos operários navais através da ideia de *repertórios de conflito*, *performance*, interesses, organização, mobilizações e as oportunidades existentes para estes atores desempenharem a ação. O segundo, na sua concepção sobre a formação da classe operária e a construção dos direitos e da lei, a partir da ação coletiva dos destituídos de poder.

O tema da ação coletiva vem sendo discutido desde o início da formação da sociologia como campo de estudo.<sup>4</sup> E. Durkheim (1989) considerou-a em função da ideia de oportunidade e interesse. A ação coletiva seria o resultado de processos de integração e desintegração social que poderiam gerar situações de anomias, como o crime, a violência e a ação coletiva não rotineira. Tal ação, contudo, seria dependente das oportunidades existentes, ou seja, da ausência de controles sociais que a facilitassem ou a impedissem.

Na teoria weberiana, a ação coletiva estaria ligada à capacidade carismática dos agentes e à ideia de um ato incomum, estimulado por uma crença desviante. Seria por isso a ação oposta àquela de aceitação geral, corriqueira. Weber considerou principalmente a situação de anomia para analisar este tipo de ação (WEBER, 1991).

Karl Marx, para a compreensão da ação coletiva, elaborou uma narrativa meta-histórica com ênfase nos interesses econômicos, materiais e no entendimento histórico das revoluções. Propôs uma abordagem na qual, primeiro, refuta a perspectiva da motivação individual para a sua compreensão, ancorando-a no interesse de classe; segundo, prioriza a esfera do conflito inerente ao sistema para entender este tipo de ação.

---

4. Charles Tilly realiza uma interessante revisão da ação coletiva na perspectiva de Durkheim, Weber, Mills e Marx, na qual nos inspiramos para a reflexão a seguir. Ver Tilly (1978, p. 16-51).



A ação coletiva e o conflito seriam elementos constitutivos da sociedade dividida em classes. Foram os interesses de classe que uniram a burguesia e o proletariado para agirem em massa compacta, atingirem seus fins políticos e combaterem a monarquia. Este tipo de interesse e as condições de existência do proletário se somariam para empenho da ação coletiva e a superação do capitalismo (MARX, 1977, 1991).

Tal ação, entretanto, dependeria da formação de uma consciência de classe e de uma ideologia autônoma. Em última instância, a construção da consciência coletiva levaria a classe a compreender seus interesses, passando de uma condição de classe em si à classe para si (MARX, 1985a).<sup>5</sup>

No tratamento de Stuart Mills (1963) à ação coletiva, o interesse individual seria a chave explicativa principal. Sua interpretação levou em conta o espaço individual como um ambiente de ligação entre os arranjos políticos, o Estado e os sistemas de cooperação. Este pensador, junto com Max Weber, influenciou diferentes correntes interpretativas utilitaristas, como, entre outras, a Sociologia do Comportamento Coletivo e o Interacionismo Simbólico, que deram origem à chamada “abordagem clássica” sobre a ação coletiva e os movimentos sociais.

Maria da Glória Gohn (2002, p. 25-48) identifica ao menos cinco grandes correntes teóricas de “abordagem clássica” da ação coletiva. São elas: a Escola de Chicago e parte do campo do Interacionismo Simbólico, com destaque para o trabalho de Herbert Blumer (1949); as teorias sobre a sociedade de massas de Eric Fromm (1941), Hoffer (1951) e Kornhauser (1959); a corrente que predominou nos anos 1950 com os trabalhos de Lipset (1950) e Heberle (1951), que articulava classes e relações sociais de produção para o entendimento da ação coletiva; o campo que combinou as teorias da Escola de Chicago com a teoria da ação so-

---

5. A passagem da condição de classe em si à classe para si considera a tomada de consciência da classe operária. Esta se dá a partir do momento em que é possível se desvencilhar da ideologia da classe dominante. Georg Lukacs (1920) destaca que não devemos ignorar a distância que separa o nível de consciência, mesmo dos operários mais revolucionários, da verdadeira consciência de classe do proletariado. O proletariado só se realiza ao suprimir-se, ao levar até o fim sua luta de classes e ao instaurar a sociedade sem classes. A luta para o estabelecimento dessa sociedade é também uma luta do proletariado contra si mesmo. Contra os efeitos devastadores e degradantes do sistema capitalista na sua consciência de classe.

cial de Parsons e se materializou nos estudos de Goffman (1959), Turner e Killian (1957), Smelser (1962) e Aberle (1966); por fim, a corrente organizacional-institucional representada por Gusfield (1955) e Selznick (1952).

Na década de 1960, emergiram da sociologia norte-americana abordagens críticas à interpretação “clássica” e que se tornaram bastante influentes no estudo sobre a ação coletiva. A explicação contida no Interacionismo Simbólico que dava ênfase aos aspectos da psicologia e da criatividade para a ação coletiva foi rejeitada. Também se rejeitou a dimensão do comportamento coletivo para a explicação das ações. Tais estudos foram chamados de Teoria da Mobilização dos Recursos e contaram com os trabalhos de M. Olson (1965), um dos seus maiores representantes, Gusfield (1970), Oberschall (1973), McCarthy e Zald (1973).

A premissa central da obra de Olson (1999) consiste em desconstruir a tese de que os grupos sociais agiriam naturalmente de forma coletiva para atingir seus interesses. Os indivíduos, segundo o autor, só agem neste sentido quando há uma coerção ou um incentivo para tal. Isto porque a possibilidade de mudança ou contribuição no interior de um grande grupo é ínfima, o que faria com que o indivíduo não se sentisse mobilizado para contribuir, já que os benefícios visados seriam atingidos independente da sua atuação.

As ações coletivas implicam custos que eles não estariam dispostos a arcar. Para o autor, nem mesmo os elementos ideológicos seriam capazes de fazer com que os membros de um grupo agissem para atingir os interesses coletivos, pois cada indivíduo atua de forma egoísta e prefere que o outro arque com as dificuldades para atingir os benefícios almejados.

embora todos os membros do grupo tenham consequentemente um interesse comum em alcançar esse benefício coletivo, eles não têm nenhum interesse comum no que toca a pagar o custo do provimento desse benefício coletivo (OLSON, 1999, p. 33).

Assim, os grupos necessitariam de dispositivos reguladores que os incentivassem. Por outro lado, segundo o autor, as organizações que empregam incentivos sociais seletivos para mobilizar um grupo interessado em um benefício coletivo devem ser grupos menores (OLSON, 1999, p. 60-75). Quanto maior for o grupo, mais longe ele ficará de atingir o ponto de obtenção do benefício coletivo e menos ele proverá seus interesses comuns (OLSON, 1999, p. 48).

Segundo Olson, existem três situações ideais em que os indivíduos podem estar em face da ação coletiva. Na primeira, o grupo não adquiriu consciência do interesse ou concluiu que os custos da ação são maiores que os benefícios que ela trará. Estes seriam os *grupos latentes* e a possibilidade de ação coletiva, nula. Numa segunda situação, os membros do grupo já possuem objetivos comuns e os custos desses objetivos têm a mesma intensidade dos benefícios que ela trará. Estes seriam os *grupos semiorganizados*, em que a possibilidade de ação não é alta. Numa terceira situação, os benefícios da ação são maiores do que os custos. Nesse grupo, chamado de *organizado*, a possibilidade de realizar a ação coletiva é mais alta.

Numa abordagem histórica e processual, considerada por alguns intérpretes como parte da Teoria da Mobilização dos Recursos, Charles Tilly também dá ênfase à matriz do interesse na motivação da ação coletiva, deixando de lado a perspectiva individualista e pessimista de Olson quanto à concretização da ação.

Tilly construiu sua teoria da ação coletiva ao longo de vários anos e expressou-a em diferentes obras, apoiando-se tanto em Weber quanto em Marx. Ressaltou a lógica dos conflitos sociais e do poder de agência dos atores políticos para a sua interpretação da sociedade e elaborou uma narrativa amparada na historiografia francesa da *longa duração*. Aqui, nos deteremos nas publicações que consideramos mais significativas para o tema e para esta pesquisa:<sup>6</sup> *From mobilization to revolution* (1978), *Contentious repertoires in Great Britain, 1758-1834* (1995), *Regimes and repertoires* (2006) e *Contentious performance* (2008).

---

6. Marcel van der Linden (2009, p. 237-274) considera Tilly um dos maiores sociólogos da segunda metade do século XX, que teve força para renovar a perspectiva histórico-comparativa nas ciências sociais e assim produzir muitas contribuições. No entanto, Linden critica de maneira geral a obra de Tilly, considerando sua análise em parte estruturalista e determinista.

Em *From mobilization to revolution* (1978, p. 7), o autor descreve a ação coletiva como um conceito dinâmico, difícil de conciliar num modelo único. Para ele, esta ação contém alguns componentes fundamentais que atuam em conjunto na busca de interesses afins: organização (aspectos da estrutura do grupo que afetam a capacidade de ação dos interesses), a mobilização (processo em que o grupo adquire controle coletivo sobre os recursos necessários para a ação), a oportunidade (relação entre o grupo e o mundo que o rodeia), interesses (ganhos e perdas da interação). O autor também refuta a ideia de ação coletiva como um fenômeno espontâneo. Ao contrário, seria um processo deliberado de avaliação de custos e benefícios que surgiria do desenvolvimento lógico dos quatro fatores descritos anteriormente somados a fatores gerais, como a solidariedade interna do grupo (coesão e integração), sua autonomia diante do exterior (segmentação e separação de outros grupos sociais), sua capacidade (organização prévia e disposição de um repertório de ações conhecidas pelas pessoas), e sua estrutura de oportunidades (aliados externos, debilidade de poder).

Sendo um elemento dinâmico, a ação coletiva vai se redefinindo no curso da própria atividade reivindicativa. Os participantes em uma mobilização aprendem, inovam e constroem estratégias. Assim, criam um *repertório* dependente do seu domínio às normas de direito e justiça, suas rotinas diárias, sua organização interna, a experiência previamente acumulada e o tipo de repressão que se pode sofrer (TILLY, 1978, p. 156). O *repertório* seria um conjunto de formas de ação que sofreria mudanças em virtude das transformações sociais (TILLY, 1978, p. 161). Desta forma, as condições históricas fariam com que os grupos tivessem condutas diversificadas ao longo do tempo, de acordo com seu *repertório* definido e disponível de ação, circunscritos pelas instituições existentes, as práticas e as crenças compartilhadas.

Utilizando-se da categoria de *longa duração*, o autor estabeleceu comparações de *repertórios conflituosos* de ações coletivas em diferentes períodos históricos. O século XVIII na Europa, por exemplo, é o momento de aprendizado das greves, da invasão

dos locais de trabalho, dos protestos por meio de encenações teatrais, da queima de imagens dos oponentes, das rebeliões por alimentos e das invasões no campo contra coletores de impostos. Já o século XIX apresenta um repertório diferente de ações coletivas, com demonstrações em grandes eventos de protestos, a competição eleitoral e mais ações urbanas são acionadas.

Em *Contentious repertoires in Great Britain, 1758-1834* (1995) Tilly acrescenta que o *repertório* não é algo peculiar a um dado grupo, mas sim a certo contexto e a uma estrutura de confronto. Enfatiza que o *repertório* pertence a um conjunto de atores em conflito, e não a atores isolados, sendo por isso um conceito relacional (TILLY, 1995, p. 30).

O *repertório* é conhecimento social sedimentado, memória, acordos compartilhados, criações culturais apreendidas e já testadas que emergiram em processos de conflito (TILLY, 1995, p. 26). O autor enfatiza que o *repertório* de uma época é limitado, mas os agentes têm margens para interpretar e adaptar-se a ele, escolhendo a melhor estratégia de interação. Assim, os agentes só inovam em suas ações dentro de um *repertório* já existente.

Em *Regimes and repertoires* (2006) e *Contentious performance* (2008), Tilly consolida sua análise sobre a ação coletiva e *repertórios de conflito* e acrescenta a ideia de *performance*. Na obra de 2006, define *repertório* como um conjunto limitado, familiar e historicamente criado de performances reivindicativas que, na maioria das vezes, restringe os meios pelos quais as pessoas se engajam em conflitos, variando radicalmente de um regime para o outro. Tilly demonstra essa variação a partir do estudo de caso de diferentes tipos de protesto. Utiliza como referência reportagens dos jornais em janeiro de 2005, demonstrando que as “políticas de conflito” (*contentious politics*) estão conectadas aos contextos políticos evidenciados em diferentes países e momentos históricos (TILLY, 2006, p. VII, 62-79).<sup>7</sup>

Os *repertórios* seriam apreendidos durante as *performances* de conflito, que também contribuiriam para a mudança desses mes-

---

7. Alguns dos países apresentados na análise de Tilly para marcar a diferença dos contextos políticos são: Iraque, Colômbia, Uganda, Chile e Peru.

mos *repertórios*. Os atores em luta improvisariam sua ação tanto descobrindo como modelar as rotinas disponíveis para comunicar suas reivindicações quanto respondendo às reações de outros. Assim, escolheriam a melhor forma de atuar dentro do limitado conjunto de *repertórios* que possuem (TILLY, 2008, p. 12-14). O autor elucida o que seria a *performance*:

Quando olhamos de perto as “reivindicações coletivas” (*collective claim-making*), podemos ver que instâncias particulares improvisam os mesmos *scripts* compartilhados. Apresentar uma petição, levar um refém, ou montar uma demonstração constitui uma *performance* conectada com dois atores: o reclamante e o objeto do reclame (TILLY, 2006, p. 35).

As inovações das *performances* se agrupariam em *repertórios de rotinas reivindicatórias* que seriam aplicadas aos pares de objetos reclamantes: trabalhadores e patrões; camponeses e donos de terras; facções nacionalistas rivais, entre outros. Tilly vale-se do exemplo de um trio de jazz ou grupo de teatro no qual o improvisado da *performance* é constante, porém, apesar de ser possível agir/atuar em diferentes papéis, esta ação não é infinita, mas limitada pelo *repertório* existente. A transferência de *repertórios* seria um processo relacional, disputado nas relações de conflito, histórico e, em certo sentido, dependente das estruturas de oportunidades existentes em cada contexto político.

Alonso (2012, p. 32) destaca que Charles Tilly, num primeiro momento, usou a ideia de *repertório* como formas de ações reiteradas em diferentes tipos de conflito. Para a autora, Tilly adotou uma abordagem mais estruturalista e racionalista, concentrada na ligação entre interesse e ação e privilegiando atores singulares (anos 1970), para depois apresentar um conceito mais relacional e interacionista (anos 2000). Nesta última fase, privilegiou a experiência das pessoas em relações de conflito e o uso e a interpretação dos *scripts* em *performances*, unidade mínima do repertório (ALONSO, 2012, p. 32).

A análise de Tilly nos foi extremamente válida para pensarmos nesta investigação os instrumentos disponíveis aos sindicatos e aos operários analisados no desenvolvimento de sua ação coletiva. O Sindimetal – bem como o movimento operário e sindical brasileiro em geral – recorreu a diferentes *performances* ao longo de sua trajetória. Aproveitou e descartou antigas formas de ação e atuou a partir das condições históricas e políticas de cada período. No entanto, manteve um repertório limitado de conflito, baseado no seu conhecimento social e nas criações apreendidas e testadas em situações de enfrentamento. A adoção de diferentes *performances* dependeu de uma conjunção de fatores: sua capacidade de organização sindical, mobilização, o contexto político e econômico e a capacidade do Sindicato de dominar as normas da sociedade.

Em nossa pesquisa entendemos a Justiça e o Ministério Público do Trabalho, seus procedimentos e ações como parte incorporada do *repertório de conflito* do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e dos operários navais estudados. Tilly, ao formular o conceito de *repertórios de conflito*, considera processos longos, que se reproduzem em períodos amplos. Não é a fotografia de uma década que definirá as características principais de um *repertório*. Também por isso, procuramos realizar um levantamento das ações coletivas dos operários navais e metalúrgicos desde a fundação dos seus sindicatos, no início do século XX. Assim, observamos diferentes *performances* desempenhadas pela classe e uma “judicialização ativa”<sup>8</sup> dos seus conflitos, especialmente quando os trabalhadores viviam uma situação de impasse.

No cenário pós-Carta de 1988, no qual emergiu um protagonismo do Poder Judiciário e um enérgico MPT, trabalhadores e o Sindicato continuaram ativando a justiça trabalhista para a solução dos conflitos em situações-limite. Utilizaram igualmente novas *performances reivindicativas* através do papel desempenhado pelo MPT, seus procedimentos e o arcabouço legal conquistado ao longo dos anos e consolidados na Constituição.

---

8. A ideia contida no termo “judicialização ativa”, que vem sendo discutida em nosso grupo de pesquisa “Trabalho, Sindicalismo e Justiça”, compreende os trabalhadores e os sindicatos como atores protagonistas de situações que envolvem a Justiça. O termo foi utilizado por Artur (2013) em sua pesquisa sobre o poder normatizador do TST e o consideramos adequado para qualificar também a relação dos operários navais, seus sindicatos e a Justiça.



Entendemos que a legislação trabalhista, em grande medida, é fruto da conquista da ação coletiva dos trabalhadores. Serve como instrumento de proteção aos destituídos de poder, podendo agir, como já indicava o historiador inglês E. P. Thompson, limitando a política de dominação do capital. Nesta pesquisa, qualificamos o arcabouço trabalhista legal também como parte do repertório do Sindimetal-Rio.

Em *A formação da classe trabalhadora inglesa*, Thompson destaca que, a partir do século XVIII, chamado por ele de “grande século para os teóricos, juízes e advogados constitucionalistas”, por mais que o homem pobre se sentisse pouco amparado, o sistema de jurados oferecia efetivamente proteção – ainda que limitada – ao homem comum (THOMPSON, 1987a, p. 86). Em *Tradición, revuelta y consciencia de classe* (1979), o autor discute as transformações nas leis e nos costumes ocorridas entre a restauração monárquica em 1660 e meados do século XVIII, quando a Revolução Industrial iniciou-se. Destaca que o costume teve sempre uma dimensão sociológica reconhecida, materializada nas normas legais da época e nas sentenças judiciais e no conjunto de práticas estabelecidas e experiências coletivas compartilhadas que moldavam o equilíbrio das relações sociais. O costume antecedia a lei e, de certa forma, determinava seu conteúdo (THOMPSON, 1979). Todavia, foi em *Senhores e Caçadores* (1987b) que o historiador trouxe uma formulação mais elaborada sobre o tema.

Analisando a construção da Lei Negra, Thompson enfatiza a importância da legislação como um “bem humano incondicional” e fruto da conquista e da ação coletiva dos homens destituídos de poder. Esta importante Lei da história jurídica, na essência, visava garantir o direito à propriedade e a repressão a um grupo organizado de homens da floresta de Windsor, na Inglaterra – chamados de negros por pintarem a face de preto – mas acabou incorporando uma dimensão ambígua, quando aplicada.

A Lei Negra, apesar de reforçar a ideia da legislação como domínio de uma classe sobre a outra e de ter em sua origem o conflito entre explorados e exploradores, foi esboçada de forma muito vaga, contrariando a precisão jurídica do século XVIII. As-



sim, transformou-se em terreno fértil para decisões cada vez mais abrangentes (THOMPSON, 1987b, p. 23). Tal fato estimulou uma interpretação e a aplicação também social da Lei enquanto um instrumento punitivo da elite.

Como exemplos disso, o autor destaca o julgamento de John East, por um lado, e de Jonh Peper, por outro. O primeiro fora condenado nas seções judiciais por roubo de servos, mas teve a pena abrandada devido às pressões de camponeses e fidalgos (THOMPSON, 1987b, p. 94-95). O segundo, que era um fidalgo, foi acusado de receber suborno e acabou julgado no tribunal (THOMPSON, 1987b, p. 227-232).

Para Thompson, a lei pode ser facilmente assimilada à lei da classe dominante, mas nem tudo o que está vinculado a ela se submete a esta estrutura de dominação. O arcabouço legal pode também ser visto como conjunto de ideias (ou regras e sanções específicas) que mantem uma relação ativa e definida com as normas sociais num campo de conflito permanente (THOMPSON, 1987b, p. 350-351). Por mais que se tenha visto a lei mediar e legitimar relações de classe existentes, sua mediação é diferente do exercício da força – imposta pela classe dominante – sem qualquer arbitragem. E ainda na disputa entre capital e trabalho, a própria lei se altera, possibilitando outros patamares para os conflitos.

Concordamos com a formulação de Thompson e a consideramos pertinente para a análise da ação coletiva dos trabalhadores que se dá no Judiciário trabalhista no Brasil. Este se consolidou como espaço de disputa entre capital e trabalho em virtude do modelo de relações laborais adotadas no país desde o início do século XX, mas também, num cenário mais recente, pela aprovação da Constituição de 1988, que provocou maior protagonismo do Judiciário e a emergência de um Ministério Público do Trabalho ativo. Procuramos não negligenciar o perfil de classe que a esfera legal possui, bem como o seu caráter coercitivo. No entanto, pretendemos demonstrar nesta pesquisa que a ação dos trabalhadores – utilizando a legislação, a JT e o MPT – pode materializar condições mais favoráveis de luta no conflito permanente entre capital e trabalho.

Também levamos em conta, como ressaltaram Cappelletti e Garth (1988, p. 15), que, embora o acesso à Justiça venha crescendo nas sociedades modernas, o conceito de “efetividade” e de “igualdade de armas” é algo ainda muito vago, e existem inúmeros obstáculos ao acesso à Justiça. No Brasil, uma pesquisa lançada em fins de 2013 mostrou que esta desigualdade é marcada por um forte caráter de classe, já que são as regiões mais pobres do país as que possuem menores índices de acesso à Justiça.<sup>9</sup> Contudo, a ausência dessas instâncias de proteção legal e social (por mais que incipientes e fracas) colocariam os trabalhadores em situação de ainda maior dificuldade.

Cappelletti e Garth (1988, p. 25-28) demonstram igualmente que a ação de atores organizados coletivamente e mais experientes seria mais bem sucedida em transpor as barreiras da Justiça. Baseados na frequência de encontros dos indivíduos com o sistema judicial, os autores utilizaram uma diferenciação entre litigantes “eventuais” e os “habituais”. As vantagens dos segundos em relação aos primeiros seriam: maior experiência com o Direito e planejamento no litígio; possuir uma economia de escala, por ter frequência em mais casos; ter oportunidade de desenvolver relações informais com os membros de instância decisória; poder diluir os riscos da demanda por maior número de casos; por fim, poder testar as estratégias em determinados casos e garantir melhores expectativas em casos futuros. Segundo os autores, os litigantes organizacionais seriam mais eficientes que os indivíduos e os obstáculos maiores aos pobres e às causas pequenas do que aos ricos e às grandes causas. Dessa forma, os atores coletivos seriam mais eficientes que os individuais na superação das barreiras à Justiça. Tal fato é também visualizado nesta pesquisa.

---

9. A pesquisa lançou o Índice Nacional de Acesso à Justiça (Inaj) através de um estudo elaborado pelo Ministério da Justiça em parceria com outras instituições. Ele indicou que, numa escala de 0 a 0,5, o Maranhão tem o pior índice entre as 27 unidades da federação: 0,06, seguido do Pará (0,07) e Amazonas (0,08). Na média nacional, o Brasil registra índice de 0,16 e 12 unidades da federação têm indicadores superiores à média nacional. Ver <http://www.acessoajustica.gov.br/>. Acesso em 06/01/2013.

## OPÇÕES METODOLÓGICAS

Como já destacado, nesta investigação procuramos analisar os grupos operários tendo como referência não só suas atuações no período recortado pela pesquisa. Levou-se em conta a necessidade de compreender a história desses trabalhadores, a construção dos seus direitos, seu repertório de conflito, e sua formação enquanto classe. Por este motivo a pesquisa abrange não só o período central para nossa análise, de 1990 a 2010, como também o entre anos 1950 e 1990.

Seguindo a tradição thompsoniana, consideramos classe social como um fenômeno histórico que unifica uma série de acontecimentos tanto na ordem da experiência quanto na da consciência. A classe acontece em seu próprio *fazer-se* (THOMPSON, 1987a) e está, por isso, intrinsecamente ligada à ação coletiva, percebida a partir da dimensão do conflito.

Defendemos que os trabalhadores estudados são sujeitos ativos que experimentam suas relações produtivas e, em seguida, tratam essas experimentações em sua consciência e cultura. A história destes trabalhadores, de suas lutas e conquistas é elemento vivo da memória, de forma que as condições que configuram a ação coletiva desses sujeitos são motivadas não apenas pelas questões econômicas e de conjuntura, mas também pelas questões políticas, culturais e identitárias. A história da categoria e as referências passadas são constituintes das práticas desses operários.

O processo investigativo foi dividido em três etapas. A primeira, realizada ainda no mestrado, procurou identificar a atuação do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro no cenário recente, sendo observados a relevância da retomada da indústria naval para os trabalhadores, o Sindicato e a cidade do Rio de Janeiro e também o papel central ocupado pela Secretaria Jurídica do Sindimetal-Rio. Nessa época, já fazia parte do grupo de pesquisa da UFRJ coordenado por Elina Pessanha e Regina Morel sobre cidadania, trabalho e Justiça, e estava atenta à importância do Judiciário trabalhista para os sindicatos de maneira geral.

Na segunda etapa da pesquisa, o enfoque na relação entre o Sindicato e a Justiça passou a ser objeto central. Foi realizada uma análise dos documentos do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro referentes à sua atuação cotidiana (como boletins, jornais e panfletos) e, principalmente, seu desempenho no âmbito legal. Também foi explorado o método de observação participante, com visitas aos Estaleiros, ao Sindicato e acompanhamento do cotidiano desta instituição. Nesta fase foram realizadas entrevistas com atores do trabalho e da Justiça,<sup>10</sup> e o episódio do Estaleiro Sermetal veio à tona, tornando-se o objeto de estudo da minha pesquisa de mestrado. Pude acompanhar o caso *in loco*, no curso dos acontecimentos, e reunir um relevante material de pesquisa sobre o episódio.

O desfecho ousado e considerado pelos sindicalistas como bem-sucedido do caso Sermetal, aliado à comparação feita por esses mesmos sindicalistas à – até então – “malsucedida” experiência do Estaleiro Caneco, serviu como estímulo para uma investigação mais detalhada dos dois casos, o que me propus a realizar no doutorado.

No terceiro momento da pesquisa, fui incitada a investigar também, em mais detalhes, a indústria naval. A partir daí, entrei em contato com uma pesquisa internacional, à qual minha orientadora já era associada, sobre os operários navais e a indústria naval no mundo, o projeto “No mesmo barco?: trabalhadores da construção e reparação naval: uma história global do trabalho (1950-2010)”.<sup>11</sup> O projeto é coordenado pelos pesquisadores Marcel van der Linden, do International Institute of Social History de Amsterdam (IISH), e Raquel Varela, do Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa (IHC-UNL) e também do IISH, que veio a ser minha co-orientadora nesta pesquisa.

---

10. Em virtude da dificuldade de acesso aos materiais e documentos do Sindimetal, participei junto com professores e pesquisadores da UFRJ da estruturação do Centro de Memória dos Metalúrgicos, que segue em curso sob a supervisão do Arquivo da Memória Operária do Rio de Janeiro (AMORJ-RJ) e com a participação da pesquisadora Juliana Marques, estudante de ciências sociais da mesma instituição, que muito contribuiu com esta pesquisa e a quem agradeço.

11. “In the same boat?: shipbuilding and ship repair workers: a global labour history (1950-2010). Mais informações sobre o projeto podem ser encontradas no site <http://inthesameboatproject.wordpress.com>.

Através de um financiamento do CNPq para a realização de doutorado sanduíche, tive a oportunidade de estudar com Raquel Varela no IHC e no IISH e aprofundar as pesquisas sobre a indústria naval no mundo sob a influência do marxismo e do campo de estudos da história global do trabalho, sobre o qual se sustenta a metodologia do projeto “No mesmo barco?”. Este campo, gestado e difundido pelo IISH, procurou promover uma relação frutífera entre as pesquisas do Norte e do Sul, abdicando de uma visão metodológica nacionalista.

A história global do trabalho, apesar de não se caracterizar como uma “teoria”, tem trazido contribuições importantes no âmbito do diálogo intelectual entre pesquisadores de todo o mundo, pautando-se em ampla pesquisa empírica e análise global, com foco nos trabalhadores. Nos estudos sobre a indústria naval, a teoria marxista auxiliou fundamentalmente a analisar a totalidade do processo de acumulação capitalista, a concentração do setor naval em grandes monopólios e a complexa divisão internacional do trabalho à qual esta indústria está submetida. Grande parte dos resultados desses estudos está presente nos capítulos um e dois desta obra.

Procuramos explorar a relação entre pesquisa e objeto através de análises qualitativas que demandam necessariamente uma imersão do pesquisador na realidade em que se desdobram as ações que se objetiva pesquisar, aliadas ao debate teórico e conceitual, conforme indica a socioantropologia de Olivier de Sardan (1995). Assim, foram realizados os seguintes procedimentos de pesquisa:

- Entrevistas com sindicalistas, trabalhadores, operadores do direito e outros atores selecionados;
- Observação etnográfica em situações que se revelaram convenientes em relação aos objetivos da pesquisa, como plenárias, reuniões, mobilizações, julgamentos no Judiciário, além do cotidiano sindical;
- Pesquisa de dados fornecidos pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro (TRT-RJ), Tribunal Superior do Trabalho (TST), 5ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro e Ministério Público do Trabalho;

- Pesquisa com fontes documentais junto aos organismos sindicais: boletins, jornais, periódicos, materiais de campanhas, quadros de aviso nas empresas e processos jurídicos;

- Pesquisa com fontes documentais junto a instituições jurídicas e políticas, tais como procedimentos internos, procedimentos extrajudiciais, dissídios coletivos, individuais e ações trabalhistas escolhidas por amostra qualificada;

- Pesquisa de notícias na mídia impressa e digital sobre os temas da pesquisa e, em especial, sobre o setor naval;

- Análise de artigos dos pesquisadores do projeto “No mesmo barco?” sobre a situação da indústria naval nos seguintes países: Argentina, Austrália, Finlândia, Suécia, Noruega, Alemanha, Polônia, Reino Unido, Portugal, Espanha, Itália, Turquia, Índia, Coreia do Sul, Japão, China e Tailândia;

- Análise do arquivo da International Metalworkers Federation (IMF) e do seu Departamento da Indústria Naval entre 1900 e 1990, no acervo do IISH;

- Acompanhamento e análise do processo de reprivatização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, em relação aos quais a empresa Rio Nave era uma das compradoras interessadas;

- Revisão bibliográfica sobre os temas de interesse da pesquisa.

Acompanhamos audiências na seção de Varas Trabalhistas do Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro, na Seção Especializada em Dissídios Coletivos, Fórum Ministro Arnaldo Süssekind e uma greve em 2011. Entre 2009 e 2013 foram realizadas 46 entrevistas e analisadas cinco ações judiciais, sendo uma ação coletiva envolvendo os trabalhadores do Estaleiro Sermetal e quatro ações individuais dos trabalhadores do Estaleiro Caneco.<sup>12</sup>

O livro tem oito capítulos, além desta introdução e da conclusão.

No primeiro capítulo apresentaremos as características gerais da indústria naval. Daremos atenção especial à formação dos monopólios neste segmento desde o início do século XX até o presente, as consequências da retração da produção de tanques nos anos 1970 com a chamada crise do petróleo e o surgimento de novos líderes a partir da década de 1980.

---

12. Para mais detalhes, ver anexo.

Pretendemos demonstrar que esta atividade se desenvolveu de forma extremamente dependente do apoio estatal em todo o mundo. Também que a chamada “crise da indústria naval” da década de 1970 se refletiu de forma diversa nos países produtores, abriu espaço para a difusão de aspectos do modelo japonês de produção e, em seguida, para o surgimento de novas potências. Os países de maior tradição no setor, entretanto, não deixaram de atuar nesta indústria, principalmente em virtude dos subsídios e dos apoios estatais que tiveram ainda mais espaço no momento de retração da produção de tanques nos anos 1980.

No capítulo dois apresentamos a trajetória da indústria naval nacional; a formação e o progresso da indústria naval pesada no período entre as décadas 1940 e 1990; e a retomada das atividades a partir dos anos 2000.

Pretendemos demonstrar que o setor no Brasil também se desenvolveu de forma dependente do Estado e passou por diversos estímulos governamentais: atos, planos, subsídios e taxas de financiamento, que se tornaram mais frequentes a partir dos anos 1950. Entretanto, quando tais estímulos cessavam, a indústria mergulhava num processo de retração. No final da década de 1980, este aspecto se tornou mais claro e o segmento nacional imergiu numa profunda crise.

Consideramos que a retomada do setor só se realizou de forma consistente a partir de 2003, através do amparo estatal da empresa Petrobras e da ação de atores sociais do Rio de Janeiro, região considerada berço da indústria naval brasileira. Contudo, os estaleiros antigos deste estado encontraram dificuldade em atrair financiamento governamental, mesmo possuindo um contingente superior de mão de obra qualificada em relação às outras localidades do país.

No capítulo três analisaremos a trajetória de dois desses estaleiros cujos grupos operários são objeto de investigação desta pesquisa: Caneco e Ishibrás. O Caneco, fundado em 1886, e o Ishibrás, em 1959, paralisaram suas atividades na década de 1990 e novos grupos empresariais passaram a atuar nas suas instalações. Para ilustrar o curso desse processo do ponto de vista legal,

exponemos aspectos da Nova Lei de Falência e a ideia de sucessão empresarial contida na antiga Lei de 1945. Por fim, apresentaremos a situação atual destas plantas onde atuam as empresas Rio Nave Estaleiros Navais (Caneco) e Sermetal Estaleiros (Ishibrás), e apontaremos os conflitos sociais que tiveram espaço nesses ambientes produtivos entre 1990 e 2010.

A partir do quarto capítulo iniciaremos a análise da relação entre sindicalismo e Justiça. Em “A luta dos trabalhadores por direitos sociais” detalharemos as mobilizações operárias no período anterior ao golpe de 1930 e o grande ciclo de greves da primeira década do século, com destaque para a ação dos operários navais e dos metalúrgicos (FOOT & LEONARDI, 1982; STOTZ, 2003; MORAES FILHO, 1952; GOMES, 1994). Procuraremos demonstrar que a influência da luta desses trabalhadores foi fundamental para a consolidação da legislação trabalhista no Brasil em 1943, mesmo num período ditatorial. O governante, atento à capacidade de mobilização já demonstrada pelos operários, adotou uma tática de repressão e concessão com o objetivo de contê-la.

Situaremos o debate feito sobre esse rico período no âmbito da sociologia e da história do movimento operário brasileiro. Daremos destaque às análises sobre populismo e a incapacidade de os trabalhadores atuarem em termos de *classe* (WEFFORT, 1978; IANNI, 1968), bem como as teses contrárias à tal perspectiva, que ganharam maior espaço a partir dos anos 1980. Estas, por um lado, questionavam a ideia da outorga varguista e mostravam que as conquistas legais se deram pela classe trabalhadora antes de Vargas (MORAES FILHO, 1952; WERNECK VIANNA, 1978). Por outro, inspiravam-se na teoria thompsoniana do *fazer-se* da classe operária para identificar os trabalhadores como sujeitos que realizam escolhas, vivenciam suas ações e, a partir daí, atuam dentro de um campo conjuntural possível para a conquista de seus objetivos (GOMES, 1994; PESSANHA, 1994; MOREL, 1994; RAMALHO, 1994; SILVA, 1995).

Nos itens “Direitos trabalhistas, cidadania e justiça” e “Novo Ministério Público do Trabalho” exploraremos a trajetória de formação dos direitos sociais e a importância do direito do trabalho



para a construção da “cidadania no Brasil” (CARVALHO, 2006). Apresentaremos os contextos particulares de aprovação da Justiça do Trabalho (PESSANHA & MOREL, 2007); do novo Ministério Público do Trabalho, no curso da Constituição de 1988 (WERNECK VIANNA, 2008; RAMALHO, 2008); e as críticas feitas ao chamado “sindicalismo oficial” que esta Justiça contribuiu para criar (BOITO, 1991, 2005). Demonstraremos que por mais que tais críticas sejam pertinentes, especialmente nos regimes autoritários, a Justiça do Trabalho (JT) se mostrou um instrumento fundamental de defesa dos direitos conquistados pelos trabalhadores em face da estrutura capitalista.

Em “A tese da judicialização” apresentaremos o debate geral em curso no Brasil sobre a judicialização da política e das relações sociais, com base nos trabalhos de Werneck Vianna em conjunto com outros pesquisadores (1999, 2005), e de judicialização das relações de classe, apresentado nos estudos de Adalberto Cardoso (2003). Os autores, através de uma abordagem consistente pautada em dados de pesquisas empíricas sobre as Ações Cíveis Públicas e os dissídios trabalhistas individuais, defendem a existência de um novo cenário de judicialização das relações sociais que tem indicado uma perda da vida associativa sindical.

Como dito nesta introdução, por mais que consideremos que existam elementos novos que possam talvez caracterizar o início de um processo de judicialização da política e das relações sociais, o mesmo não ocorre nas relações de classe no Brasil. Trabalhadores e sindicatos recorrem à Justiça mesmo antes da organização mais efetiva da JT (1941), como demonstraremos no capítulo cinco através da pesquisa de Magda Biavaschi (2007). Defendemos, neste capítulo, que tal recorrência não se deu e nem se dá de forma passiva. Há uma “judicialização ativa” que faz parte do *repertório* de luta dos trabalhadores brasileiros.

Por outro lado, mesmo que venha ocorrendo uma queda dos dissídios coletivos no Brasil desde a década de 1990 (ARAUJO et al., 2006; SILVA, 2008; DIEESE, 2006), o que poderia caracterizar o oposto da judicialização das relações coletivas de classe (ALEMÃO, 2003, 2004), os sindicatos e as centrais incrementaram

seus departamentos jurídicos para estimular os trabalhadores a impetrarem dissídios (SOARES, 2013; ARTUR, 2013) e buscaram formas de encaminhar ações coletivas via MPT (SOARES, 2013; CARELLI & VALENTIM, 2006) e via dissídio coletivo de natureza jurídica (PESSANHA, ALEMÃO, SOARES, 2009).

No capítulo seis realizaremos uma reflexão sobre esses fenômenos de maior ou menor judicialização a partir das ações coletivas promovidas pelos operários navais e metalúrgicos em conjunto com seus sindicatos. Procuraremos traçar o quadro de *performances* desempenhadas por estes trabalhadores ao longo dos anos, com atenção especial à relação desta performance com o Judiciário trabalhista e o Ministério Público do Trabalho.

Como já dito, para aprofundar a análise sobre sindicalismo e Justiça e apresentar questões novas, nós nos beneficiamos das pesquisas realizadas por Barsted (1982) e Pessanha (2012) e dos estudos sobre o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro organizados por Ramalho e Santana (2001). Através destas referências bibliográficas e de nossa pesquisa, pudemos perceber que entre 1950 e 2012 a intermediação da Justiça do Trabalho nas relações de classe foi constante, sendo tanto imposta pela estrutura sindical brasileira e pelo patronato quanto demandada pelos próprios trabalhadores.

Da mesma forma, as características das ações coletivas desenvolvidas pelo Sindicato dos Operários Navais (pré-1964) e pelo Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro (pré e pós-1964) eram, principalmente, pelo cumprimento da lei e pela efetivação de direitos já conquistados ou pela ampliação destes, por mais que em alguns momentos os trabalhadores da base pressionassem o Sindicato a radicalizar as ações e as pautas, tendo sido, muitas vezes, bem sucedidos nessa missão.

No capítulo sete caracterizaremos o setor jurídico do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro com o objetivo de mostrar que, mesmo em diferentes momentos históricos e sob a liderança de divergentes correntes políticas – que defendiam mais ou menos intervenção da Justiça nas relações laborais – a secretaria jurídica sempre foi extremamente importante. Tal grau de centra-

lidade é evidenciado tanto pela sua estrutura física e financeira quanto pela relevância deste setor para a conclusão de uma ação coletiva de confronto direto, sendo o Judiciário trabalhista a “última estratégia” da luta sindical, utilizado quando “não existem mais opções de negociação e pressão”.

No capítulo oito analisaremos em detalhe os acontecimentos que envolveram a relação entre trabalhadores, Sindicato, Justiça e empregadores nas duas já citadas plantas da indústria naval carioca. Na primeira, diante da situação de falência das Indústrias Reunidas Caneco, num período em que a Justiça se mostrava refratária a acolher demandas coletivas, o Sindicato agiu junto aos trabalhadores para impetrar mais de 1.000 ações individuais. Na segunda, quando os patrões do Estaleiro Sermetal deixaram de cumprir os direitos trabalhistas dos operários navais, o Sindicato realizou uma ação coletiva de rescisão indireta do contrato de trabalho de 389 trabalhadores. Em ambos os casos a luta sindical envolveu diferentes procedimentos de acordo, denúncia e conflito, aliados à ação na Justiça.



## **CAPÍTULO 1**

### **INDÚSTRIA NAVAL NO MUNDO**

#### **1.1 Caracterização da indústria naval**

A construção de embarcações é uma das atividades mais antigas do mundo, com registros desde a pré-história. O domínio de seu ofício consolidou a supremacia colonial portuguesa na “era dos descobrimentos” (séculos XV e XVI) e garantiu a vantagem comercial da Holanda, na chamada “era de ouro” (século XVII). Foi fundamental para a lucrativa atividade de tráfico de escravos, o transporte de mercadorias e a defesa nacional, demandada especialmente nos períodos de guerra.

Os navios, inicialmente construídos com madeira<sup>13</sup> (técnica dominada pelos portugueses no século XV), após a Revolução Industrial tiveram inseridos nos seus componentes constitutivos o ferro e, em menor medida, o aço, elementos fundamentais para a modernização do setor. Em determinada altura, só as estradas de ferro não davam conta de escoar a vasta produção de manufaturados. Era preciso transpor, de forma rápida e eficiente, os mares que separavam as regiões do mundo. Este foi o primeiro grande salto da indústria em nível mundial.

O segundo salto inaugurou a fase da indústria naval moderna e se deu após a Segunda Guerra. Seu marco foi a introdução mais frequente do aço na estrutura do navio, que diminuiu seu peso e aumentou sua capacidade dinâmica. Estes elementos, aliados ao aprimoramento das técnicas de solda, agilizaram a construção das embarcações e especialmente a montagem do casco.

A construção de um navio envolve uma série de procedimentos. A dinâmica inovativa e tecnológica do setor está relacionada fundamentalmente ao segmento metal-mecânico-eletrônico e ao campo de conhecimento da engenharia naval. Na preparação de estru-

---

13. No Brasil, como veremos a seguir, até o início do século XX, as embarcações ainda eram construídas em madeira e aproveitava-se a vasta oferta deste tipo de matéria-prima no país.

turas auxiliares e de apoio, chamada de aprestamento, destaca-se a função da microeletrônica. Na montagem do casco, a soldagem. Outros procedimentos ocorrem em separado do estaleiro, no setor de navieças. Atualmente a indústria de construção naval pode ser segmentada da seguinte forma (GOULARTI FILHO, 2014, p. 3):

**a) Construção de navios mercantes:** navegação interior e de apoio (rebocadores, chatas, pesqueiros) e oceânica; cruzeiros; graneis líquidos (petroleiros), sólidos (graneleiros) ou combinados; carga geral (cargueiros, porta-contêineres, roll-roll, frigoríficos).

**b) Construção de navios de guerra:** navios e equipamentos marítimos destinados à Marinha de guerra.

**c) Offshore:** plataforma fixa e autoelevatória; plataformas semissubmersíveis; FPSO (Floating Production, Storage and Offloading – navio-plataforma); FSO (Floating Storage and Offloading); sonda de perfuração (Semisubmersible Drilling Drillship – navio-sonda).

**d) Setor de navieças,** dividido em três níveis:

Nível 1 – estrutura, máquinas, redes e tubulações, eletricidade, acessórios de casco e convés, acabamento, tratamento e pintura, auxiliares, habitação, governo, fundeio, atracação, reboque e movimentação de carga

Nível 2 – propulsão e geração de energia

Nível 3 – Motor principal, eixos propulsores e hélice.

Ao longo do tempo a indústria naval tornou-se basicamente uma indústria de montagem e altamente monopolizada. O próximo item pretende tratar desta realidade que começa no início do século XX.

## **1.2 Formação dos monopólios**

A partir do início do século XX, o mundo assistiu a uma profunda concentração de capitais. A fase da livre concorrência foi excedida pela fase do capital monopolista com a formação de grandes corporações.

O período foi estudado em detalhes por um autor pouco visitado pela academia atualmente, mas que traz compreensões fundamentais para a formação do capitalismo monopolista, em especial na análise desse período histórico. Refiro-me a Vladimir I. Lênin, em *Imperialismo, etapa superior do capitalismo* (2011). Com base

em vastos estudos de diferentes autores, Lênin demonstra que o cenário mundial do capitalismo no início do século XX era permeado de monopólios, cartéis e trustes que impediam a realização do principal ideário do sistema: a livre concorrência.

O autor recorre à obra do economista inglês J. A. Hobson, *O Imperialismo*, (1901), para apresentar os pormenores deste sistema em âmbito internacional e realizar uma avaliação rica em dados, com as particularidades econômicas e políticas fundamentais do imperialismo no período.<sup>14</sup> Apresenta também as reflexões do marxista Rudolf Hilferding, em *O Capital Financeiro* (1963), para tratar da fusão do capital industrial com o capital bancário, no início do século XX.

Lênin demonstra que os monopólios criados nesse período passaram a controlar as matérias-primas mais importantes e tornaram ainda mais fortes as contradições entre os cartéis e os não cartéis, esmagando os segundos. Tal concentração da produção levou à fusão do capital bancário com o capital industrial, num cenário em que os bancos se tornavam cada vez mais importantes e tinham o controle sobre todas as atividades, financeiras ou não, das companhias. Com isso, determinavam as condições de empréstimo, financiamentos e benefícios, de acordo com seus interesses e suas opiniões (LÊNIN, 2011, p. 138-159).

As operações financeiras cresceram, o número de bancos diminuiu e eles passaram a transformar grandes volumes de capital em mais capital. O aumento deste valor só foi possível porque o capital bancário se associou ao capital produtivo e à produção de mercadoria. Assim, o lucro total era recebido na forma de juros como recompensa ao capitalista pela simples propriedade do capital. É o dinheiro que gera dinheiro portador de juros.<sup>15</sup> Quando o lucro assume puramente a forma de juros, empresas tornam-se viáveis apenas ao proporcioná-lo.<sup>16</sup>

Para Karl Marx, no volume 3 de *O Capital* (1985b), tal processo se dá pela necessidade de formação de crédito que garanta a taxa de lucro do capitalista, diminua os seus custos, crie as

---

14. Para Lênin, Hobson tinha a vantagem de conhecer com intimidade as particularidades deste sistema porque, ao defender o ponto de vista do social-reformismo e do pacifismo burguês, o autor estaria isento de qualquer viés anticapitalista.

15. Esta operação foi ilustrada por Marx como D-D'.

16. Ver Marx, 1985b.

sociedades por ações e gere a centralização de capitais. Quando a propriedade existe em forma de ações, seu movimento e sua transferência tornam-se o resultado puro do jogo da Bolsa de Valores.<sup>17</sup> Assim, o sistema de crédito aparece como alavanca da superprodução e da superespeculação no comércio e acelera tanto o desenvolvimento material das forças produtivas quanto a formação do mercado mundial mas, ao mesmo tempo, estimula também a erupção das crises.

A “Grande Depressão” de 1929, por exemplo, foi resultado desse processo. O momento teve como marca o dia 24 de outubro de 1929, quando as ações da Bolsa de Nova York caíram de maneira drástica e desencadearam “dias negros”, iniciados pela “Quinta-Feira Negra”. Milhares de rentistas perderam grandes somas de dinheiro, a recessão já existente foi intensificada e diversas empresas quebraram ou se fundiram.<sup>18</sup>

A crise contribuiu para concentrar ainda mais o capital, mas desde o início do século XX as associações capitalistas monopolistas, como cartéis, trustes e mesmo sindicatos patronais, já dividiam entre si o mercado mundial e investiam na exportação de capitais. Realizavam acordos para garantir lucros seguros e se tornar menos vulneráveis às oscilações do mercado, às competições e a qualquer outro tipo de dificuldades.<sup>19</sup> Tal cenário foi observado por Lênin (2011) também na indústria naval.

Segundo o autor, no início de 1903 uma gigante alemã e um truste anglo-americano concluíram um acordo para dividir o mercado de construção naval e seus lucros. A concentração desta indústria se manteve por décadas nos grupos compostos pela Hamburg-Amerika e a Norddeutscher Lloyd (alemã) e a International Mercantile Marine Co., ou como ficou conhecido, o truste Morgan, formado pela união de nove companhias americanas e britânicas. Não por acaso foram estes os países líderes na indústria de construção naval até a metade do século XX.

---

17. Nas palavras de Marx, “os pequenos peixes são devorados pelos tubarões e as ovelhas, pelos lobos da bolsa” (1985b, p. 334).

18. Os efeitos foram sentidos durante toda a década de 1930. A crise só foi atenuada a partir da Segunda Guerra Mundial.

19. Como as dificuldades exteriores ao mercado, como qualidade das safras, bruscas variações climáticas, tragédias ambientais, entre outras.

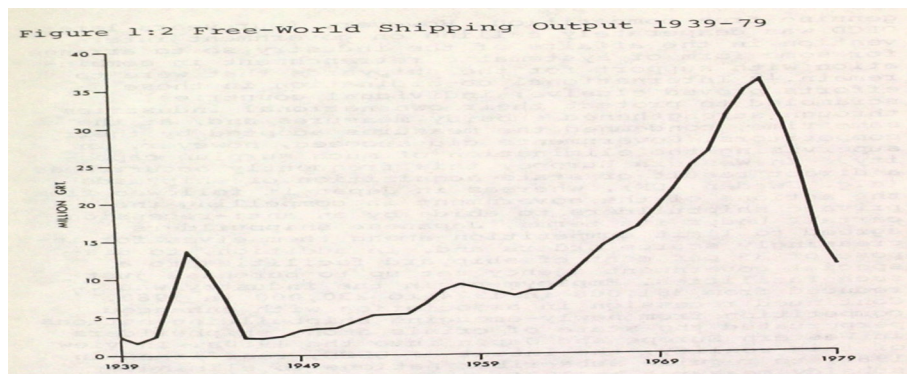


Em 1956, a Alemanha Ocidental e o Reino Unido concentravam juntos 47,5 % do total da produção naval mundial, sendo a Alemanha Ocidental responsável por 17,3 % e o Reino Unido por 23,1 %.<sup>20</sup> Os Estados Unidos, que possuem grande parte de sua indústria naval conectada à defesa nacional e à indústria de guerra, também lideravam a produção naval mundial do setor.

### 1.3 Indústria naval mundial entre 1950 e 1980

É possível perceber que a produção naval no mundo se manteve dinâmica até a segunda metade da década de 1970, por mais que tivesse sofrido com as flutuações cíclicas do sistema e passado por momentos de acumulação e retração ao longo desse período, como mostra a figura 1.

**Figura 1 - Produção naval no mundo “livre” - 1939-1979**



Fonte: Tood (1985, p. 9)

Merece destaque, contudo, a situação entre 1964-1975. Esse período, chamado de “anos da bonança” ou “anos loucos”, levou a indústria naval a um novo ciclo de intenso crescimento, comparável apenas, ainda que superior, ao período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). O auge da produção mundial foi o ano de 1975, impulsionado pela demanda por tanques.

Os principais países produtores investiram na produção em série deste tipo de embarcação. Especialmente o Reino Unido conseguiu manter suas contradições internas de produção ocultas

20. Verband der Deutschen Schiffbauindustrie (HAMBURG apud STRATH, 1987, p. 9).

pelo crescimento do mercado de tanques no período posterior à Segunda Guerra Mundial. Ao menos aparentemente, essa região permaneceu como uma das líderes do setor até a década de 1970. A partir daí os números de sua atividade naval indicam uma clara perda de liderança para o Japão.<sup>21</sup> Dados da Lloyd's Register of Shipping evidenciam o mesmo (tabela 1).

Nesse quadro de aquecimento do setor naval, os países tradicionais e consolidados no mercado acordaram, em 1972, junto à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), inaugurar uma fase sem subsídios para favorecer a livre concorrência.

**Tabela 1**  
**Competição mercantil britânica e japonesa em comparação global 1971-1980 (000'S Gross Tonnage)**

	World			Japan				United Kingdom			
	Dry Cargo	Tankers	Total	Dry Cargo	Tankers	Total	% of World Total	Dry Cargo	Tankers	Total	% of World Total
1971	9725	8410	18135	6311	4808	11119	61.31	793	441	1234	6.80
1972	11585	7704	19289	7753	5108	12861	66.68	820	371	1191	6.17
1973	10804	11480	22084	6565	8096	14661	66.39	840	221	1061	4.80
1974	5490	11419	16909	3949	7558	11507	68.05	423	456	879	5.20
1975	10303	23202	33505	4251	12739	16990	50.71	579	590	1169	3.49
1976	12948	20378	33326	6397	9472	15869	47.62	734	767	1501	4.50
1977	15496	11623	27119	8798	2911	11709	43.18	583	437	1020	3.76
1978	12074	5828	17902	5551	756	6307	35.23	500	633	1133	6.33
1979	8854	5209	14063	3101	1696	4697	33.40	396	295	691	4.91
1980	8140	4811	12951	2964	3129	6093	47.05	339	88	427	3.30

Fonte: Lloyd's Register of Shipping (MURPHY, 2013, p. 47)

Todavia, a crise da década de 1970 – conhecida como crise do petróleo – afetou diretamente a demanda por navios-tanques e causou maiores problemas às nações construtoras deste tipo de embarcação, que sofreram com uma sobrecapacidade. Os países que diversificaram suas atividades e investiram mais na construção de cargueiros dispuseram de uma habilidade de recuperação maior. No entanto, foram a minoria, já que a produção daquela embarcação havia sido extremamente significativa até meados da década de 1970 (tabela 2). Em 1974, tanques representavam 81,26% de todos os barcos construídos no mundo. Em 1975, 79,73%.

21. STRATH, 1987, p. 5-7.

**Tabela 2**  
**Demanda por tipo de navio**  
**em TPB x 10<sup>6</sup> por ano - 1971 a 1983**

<b>Ano</b>	<b>Tanque</b>	<b>Cargueiros</b>	<b>Graneleiros</b>	<b>Outros</b>	<b>Total</b>
1971	80,6	26,8	22,4	14,5	144,2
1972	95,8	22,0	25,1	11,8	154,7
1973	119,4	14,8	17,8	10,4	162,5
1974	196,9	10,2	23,8	11,4	242,3
1975	169,2	7,5	20,8	14,7	212,2
1976	77,3	6,5	26,2	17,0	127,0
1977	31,4	4,5	23,4	19,9	79,2
1978	16,0	3,1	13,5	17,6	50,1
1979	9,7	1,9	6,2	14,1	32,0
1980	18,4	2,3	12,9	10,5	44,1
1981	17,9	3,1	26,7	9,4	57,1
1982	12,0	3,1	31,7	9,4	56,2
1983	7,0	2,2	21,6	9,6	40,5

Fonte: *The Toronto Globe and Mail*, 19 November 1983, p. B24 (TOOD, 1985, p. 11)

Em 1976, a mesma OCDE, que quatro anos antes questionava os subsídios e o protecionismo da indústria, desesperadamente passou a clamar pela intervenção do Estado, a partir do diagnóstico de que esta era mais uma crise cíclica do capitalismo (TOOD, 1985, p. 7-9; GITAHY et al., 2011, p. 70). Nesse período, como destaca Daniel Tood: “países que se movimentavam para proteger suas indústrias através de subsídios, condenavam a mesma prática em outros países rivais” (TOOD, 1985, p. 10). Para Strath (1987), a alternativa de avaliar esta crise como mais um fenômeno cíclico seria apenas uma ponte na direção da forma keynesiana de interpretar, agir na economia, justificar a injeção de mais subsídios estatais e favorecimentos ao mercado (STRATH, 1987, p. 7).

Os países produtores tradicionais foram os principais afetados. A Alemanha Ocidental, em 1975, no final dos “anos loucos”, teve

a saída de 2,55<sup>22</sup> Toneladas de Porte Bruto (TPB)<sup>23</sup> e, em 1979, 0,39. Reino Unido e França apresentaram trajetórias similares. Fecharam o ano de 1975 com a saída de 1,30 TPB e, em 1979, o primeiro apenas alcançou 0,61 TPB e o segundo, 0,73 TPB. A Suécia, em 1975, teve a saída de 2,46 TPB e no ano de 1979, 0,49. O Japão, após chegar ao auge em 1975 com a saída de 17,9, terminou o ano de 1979 com a saída de apenas 4,25 TPB.

Outros países, como Brasil e Coreia do Sul, realizaram trajetória oposta. O primeiro, em 1970, garantiu a saída de 0,10 TPB. Em 1975, chegou a 0,39 TPB e, em 1979, atingiu uma marca recorde de 0,47 TPB. Com base em dados do Sinaval e da Lloyd's Register do Brasil, diversas pesquisas<sup>24</sup> indicaram que nesse período o país alcançou o posto de segundo maior produtor da indústria naval mundial, ficando atrás apenas do Japão. A Coreia, que nem pontuou saída de navios em 1970, chegou ao ano de 1975 com a saída de 0,44 e fechou a década no mesmo nível. O melhor ano para o país foi 1976. Coreia do Sul e Brasil se beneficiaram do quadro de desaceleração dos outros países e mantiveram taxas altas (em comparação aos outros) até meados da década de 1980.

A Espanha cresceu sua produção em 600.000 toneladas entre 1972 e 1975. Em 1977, somente o Estaleiro Bazán entregou 1.813.472 toneladas e o país chegou à terceira posição no ranking mundial de produtores navais. Contudo, já em 1978, sofreu uma queda abrupta e fechou o ano com a construção de apenas 998.000 toneladas (ALÉN, 2013, p. 13).

Em 1982, a Coreia do Sul, até então o principal país emergente do setor, passou a produzir 8,3% da produção naval mundial, seguido da Espanha com 3,3%, do Brasil com 3,0% e de Taiwan com 2,7% (tabela 3). O período de “crise do setor naval” para alguns países foi o de auge para outros.

---

22. A tonelada de porte bruto nessa mediação é considerada pela proporção de 10<sup>6</sup>.

23. Tonelada de Porte Bruto é a unidade que mede a capacidade de transporte de uma embarcação.

24. Ver, por exemplo, Jesus (2013); Pessanha (2012); Goularti Filho (2010), entre outros. A afirmação é quase um consenso na literatura sobre o tema. O crescimento pouco sustentado, a queda brusca na produção no período imediatamente posterior, o contexto político de ditadura militar e dados dessa pesquisa nos levam a matizar o papel de destaque aparente obtido pelo país no cenário mundial. Discutiremos melhor este tema no segundo capítulo.

**Tabela 3**  
**Saída de navios mercantes em tonelada lançada (TPB x 10<sup>6</sup>) por ano na década de 1970**

<b>País</b>	<b>70</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>74</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>79</b>
Japão	10,4	11,9	12,8	15,6	17,6	17,9	14,3	9,94	4,62	4,25
Coreia do Sul	-----	0,01	0,02	0,04	0,04	0,44	0,67	0,46	0,40	0,44
Suécia	1,71	1,84	1,81	2,52	2,21	2,46	2,38	2,13	1,31	0,46
Alemanha Ocidental	1,69	1,65	1,61	1,98	2,15	2,55	1,79	1,39	0,60	0,39
Reino Unido	1,24	1,24	1,23	1,02	1,28	1,30	1,34	1,12	0,81	0,61
França	0,96	1,11	1,13	1,13	1,35	1,30	1,20	0,89	0,64	0,73
Espanha	0,93	0,92	1,14	1,57	1,43	1,64	1,62	1,58	0,66	0,51
Polônia	0,46	0,49	0,58	0,55	0,66	0,61	0,53	0,49	0,68	0,49
EUA	0,34	0,48	0,61	0,89	0,8	1,0	1,07	1,02	0,90	0,71
Brasil	0,10	0,15	0,16	0,15	0,32	0,39	0,43	0,57	0,70	0,47
Mundo	21,6	24,8	26,7	31,5	34,6	35,9	31,0	24,1	15,4	11,7

Fonte: Annual Summary of Merchantships Completed in the World - Lloyd's Register of Shipping, London (TOOD, 1985 p. 8)

O Estado cumpriu papel central para manter as taxas de desenvolvimento da indústria nos países tradicionais. A Suécia e o Reino Unido nacionalizaram seus estaleiros. O Japão, com uma indústria marcada desde o início por altos subsídios, foi alvo de ações governamentais que procuraram inibir a competição interna e seguiu na dianteira da diversificação de sua produção, tendo fabricado, no ano de 1983, mais graneleiros (50,2%) do que tanques (24,1%).<sup>25</sup> A Coreia do Sul e a Espanha também diversificaram suas produções. Outros países, como o Brasil, tiveram uma queda muito acentuada na produção de tanques, o que aparentemente aproximou os números de produção deste tipo de navio dos outros (TOOD, 1985, p. 10).

De maneira geral, a partir da década de 1970, quase todos os países produtores investiram mais na construção de graneleiros. Apenas quatro falharam nessa missão: Grécia, França, Holanda

25. A indústria naval do Japão nos interessa nesta pesquisa principalmente por analisarmos um estaleiro que tem em sua origem o capital japonês, o Ishibrás.

e Noruega. Grécia e França compensaram a produção com navios de carga seca e tipos diferenciados de tanques (TOOD, 1985, p. 10-13). Diversos países tentaram também ampliar seu arranjo produtivo no setor naval, mas acabaram limitados pela asfixia financeira, como foi o caso de Portugal (FONTES, 2013, p. 9).

**Tabela 4**  
**Proporção de tipos de navios ordenados nos países líderes da indústria naval - 1983**

<b>País</b>	<b>Carga seca/ Contentores</b>	<b>Tanques</b>	<b>Graneleiros</b>	<b>Total</b>
Japão	22,5	24,1	50,2	40,4
Coreia do Sul	11,7	12,7	13,8	13,3
Polônia	8,4	6,8	3,0	4,6
Brasil	1,9	3,6	5,4	4,5
Espanha	3,8	3,4	4,6	4,2
Taiwan	3,6	1,3	3,3	3,9
URSS	2,7	7,2	1,3	2,7
China	5,5	1,7	1,9	2,4
România	2,0	3,4	2,2	2,4
Yugoslávia	1,3	7,5	0,8	2,3
Índia	0,4	--	3,0	1,9
Portugal	0,2	6,5	0,8	1,9
Reino Unido	1,1	1,8	2,1	1,9
Outros	34,9	20,0	7,6	14,5

Fonte: *Fairplay*, 21 July 1983, Table IX (TOOD, 1985, p. 13)

## 1.4 Situação do emprego no setor naval mundial

O número de postos de trabalho no setor naval caiu significativamente nos países que até então eram os principais produtores. O Japão, mesmo com as medidas tomadas pelo governo, perdeu mais de 100 mil postos de trabalho entre 1971 e 1982 (de 246.500 para 116.000). O país sofreu múltiplas falências e demissões voluntárias no final da década de 1970 (HARAGUCHI, 2013, p. 1).

O Reino Unido e a Alemanha, líderes quase isolados até a década de 1950 na indústria de construção naval, tiveram igualmente uma queda acentuada no emprego (tabela 5). O primeiro, responsável em 1956 por 23,1% da produção naval e com uma mão de obra de 294.000 trabalhadores em 1957, chegou ao ano de 1982 produzindo apenas 2,6% do segmento e com 60.000 trabalhadores. A Alemanha Ocidental, que na década de 1950 contribuía com 17,3% da produção e possuía 92.800 trabalhadores,<sup>26</sup> em 1982 era responsável por apenas 3,7% da produção e tinha 27.600 trabalhadores.

Vários estaleiros tradicionais também fecharam na década de 1980. Na França, o grupo Normed iniciou o ano de 1984 com a demissão de 5.600 trabalhadores. Somente na primeira metade da década de 1980 mais de 50% dos trabalhadores da Bélgica foram despedidos. Na Alemanha Ocidental, 7.000 trabalhadores foram eliminados, tendo a Espanha cortado 10 mil<sup>27</sup> do seu montante de 39 mil.

---

26. Nos anos de 1956 e 1957, respectivamente.

27. Rubén Vega mostra que na década de 1980 os trabalhadores espanhóis, através de barricadas, greves e mobilizações que movimentaram toda a região das Astúrias, impediram o encerramento das atividades do estaleiro Naval Gijón por quase três décadas. As lutas destes trabalhadores e a trajetória dos principais líderes sindicais destas mobilizações, Candido e Morales, inspiraram o belíssimo filme *Los lunes al Sol*, de Fernando León (VEGA, 2013).

**Tabela 5**  
**Emprego na indústria naval 1957-1982 (1000s).**  
**Duas últimas colunas: diferença entre o emprego em**  
**1957-1982 e 1975-1982**

<b>País</b>	<b>1957</b>	<b>1965</b>	<b>1971</b>	<b>1975</b>	<b>1978</b>	<b>1982</b>	<b>1957-1982</b>	<b>1975-1982</b>
Reino Unido	294,0	221,4	189,4	78,4	72,1	60,0	234	18,4
Alemanha Ocidental	92,8	73,2	67,4	46,8	31,3	27,6	65,2	19,2
Suécia	30,8	28,7	29,0	23,7	14,8	8,0	22,8	15,7
França	38,9	29,1	32,2	32,9	25,4	23,9	15	9
Holanda	55,8	46,8	47,6	49,7	39,3	34,4	21,4	15,3
Bélgica	16,3	9,4	12,4	6,1	5,2	4,0	12,3	2,1
Dinamarca	23,9	24,0	25,3	16,6	12,0	11,2	12,7	5,4
Japão	108,2	169,3	246,5	183,0	137,0	116,0	-7,8	67

Fonte: Elaboração própria, com dados de 1957-1971: Shipbuilding Conferences of The International Metalworkers Federation (IMF Archives, Geneva); 1975-1982: OECD Statistics e Bo Strath (1987, p. 8)

A Argentina, entre 1974 e 1985, seguiu uma trajetória estável para, a partir deste último ano, mergulhar numa profunda crise que fechou 25 estaleiros e fez desaparecer várias subsidiárias do setor. Estima-se que 30 mil pessoas ligadas direta ou indiretamente ao segmento naval perderam seus empregos. O país não recuperou sua atividade industrial e em 2010 operava com 60% de sua capacidade instalada (RUSSO, 2013, p. 4-6).



**Tabela 6**  
**Divisão da produção naval do mundo em 1956 e 1982**  
**(porcentagem)**

<b>País</b>	<b>1956</b>	<b>1982</b>
França	4,0	<2
Itália	4,3	<2
Holanda	6,3	<2
Suécia	7,7	<2
Alemanha Ocidental	17,3	3,7
Reino Unido	23,1	2,6
Japão	24,4	48,5
Coreia do Sul	-----	8,3
Espanha	-----	3,3
Brasil	-----	3,0
Taiwan	-----	2,7
Outros	12,9	21,9

*Fonte: Verband de Deutschen Schiffbauindustrie (HAMBURG apud STRATH, 1987, p. 9)*

Na Europa, de forma geral, intensificaram-se as subcontratações, a externalização de atividades, a automatização do processo produtivo e o uso de mão de obra flexível. Segundo dados da Organização Internacional do Trabalho (OIT), até 60% das partes de um barco “europeu”, edificado pelos países de tradição naval, passaram a ser construídas por provedores externos (GITAHY et al., 2009, p. 7), principalmente os países do Leste europeu, do sul da Europa ou os asiáticos.

Na década de 1980, apenas o Japão manteve sua capacidade e um alto nível de empregabilidade no setor, através de uma indústria fortemente subsidiada e com baixos salários. Esta estratégia japonesa, de proteção do mercado interno, gerou profundas crí-

ticas e ações de sabotagem da International Metalworkers Federation (IMF),<sup>28</sup> através do Departamento da Indústria Naval.<sup>29</sup> O Japão era acusado de promover uma concorrência desleal à custa dos trabalhadores e de subsídios. A IMF já fazia críticas e articulações junto à OCDE para prejudicar a produção naval japonesa desde a 1ª Conferência sobre a Indústria Naval, ocorrida em New Castel, Reino Unido, em 1951. A crítica se tornou mais aguda na 3ª Conferência do setor em Rotterdam, Holanda, em 1957. Em 1967, a IMF chegou a articular um *lobby* internacional junto com a OCDE contra os subsídios.<sup>30</sup>

Com a diminuição do nível de emprego nos países tradicionais e a flexibilização da mão de obra, a IMF mudou sua tática. Passou a defender os subsídios “temporários” e a modernização da produção de navios ecologicamente sustentáveis e tecnologicamente avançados. Em 1979, na 8ª Conferência da Indústria Naval do IMF, realizada em Copenhague, os sindicalistas defenderam a prevenção da poluição dos mares ocasionada pelos grandes navios petroleiros, e a construção de novos tipos de embarcações, menores, mais tecnológicas e “limpas” (*clean ships*).<sup>31</sup>

No final da década de 1980, novos grupos da indústria naval emergiram. O primeiro foi composto por produtores da Europa Ocidental, com maior tradição no setor. O segundo, por países orientais: Coreia do Sul, Taiwan e China, sob a liderança do Japão.<sup>32</sup> O terceiro grupo foi formado por países “menos desenvolvidos” até então no segmento: Brasil, Índia, Argentina, Turquia, Grécia, México, Egito, Espanha. Este conjunto produziu três ve-

---

28. Sobre a atuação internacional da IMF através do Departamento da Indústria Naval e a questão dos subsídios estatais, ver também Pereira (2013a).

29. Minutos do 2º Seminário Asiático sobre a Indústria Naval, ocorrido em 1978 (IMF Collection, International Institute of Social History, pasta 42, n. A2). Referências da coleção estão disponíveis em <http://hdl.handle.net/10622/ARCH00643>. Acesso em: 04/12/2012.

30. A análise da documentação do Departamento da Indústria Naval da IMF foi realizada entre dezembro de 2012 e maio de 2013 no arquivo do International Institute of Social History, Amsterdam, Holanda, em parte do período de vigência do doutorado sanduíche realizado na Holanda e em Portugal com apoio do CNPq. Esta investigação rendeu a apresentação de um trabalho na II Conferência Internacional Strikes and Social Conflicts Combined Approaches to Conflicts (Eighteenth century to present), Dijon, maio 2013.

31. A 8ª Conferência aprovou um documento chamado “Against pollution of the seas: measures to be taken in shipbuilding to improve security of tankers” (IMF Collection, International Institute of Social History, pasta 23, n. 6).

32. Estes países chegaram a contribuir, na década de 1980, com cerca de 12 vezes mais na construção de graneleiros do que a Europa Ocidental.

zes mais graneleiros do que a Europa Ocidental, porém 30% menos tanques e 54% menos cargueiros e contentores. Para Daniel Tood, tais países tornaram-se especialistas em graneleiros e mantiveram um portfólio menos diversificado de navios, em comparação com os países da COMECON (Council for Mutual Economic Assistance)<sup>33</sup> e da Europa Ocidental (TOOD, 1985, p. 22).

**Tabela 7**  
**Tonelada Ordenada em vários países ('000 TPB) – 1983**

<b>País</b>	<b>Contentores/ Carga seca</b>	<b>Tanques</b>	<b>Graneleiros</b>	<b>Total</b>
Japão	2,127	2,960	18,976	24,063
Coreia do Sul	1,104	1,564	5,226	7,894
Polônia	765	836	1,117	2,747
Brasil	184	438	2,053	2,674
Espanha	362	413	1,755	2,530
Taiwan	345	165	1,256	1,766
URSS	251	884	478	1,613
China	518	209	726	1,455

Fonte: *Fairplay*, 21 July 1983, Table IX (Tood, 1987, p. 6)

## **1.5 Novas potências da indústria naval**

Daniel Tood (1987) mostrou que diferentes fatores influenciaram a possibilidade de produzir navios mais baratos: a combinação de baixos custos do trabalho com incentivos governamentais, a inovação da produção, a articulação entre a engenharia naval e a produção naval e a transferência de tecnologias mais avançadas para os países que ainda não as detinham. Tais elementos permitiram que alguns produtores se tornassem mais competitivos que outros na fabricação de determinado tipo de navio.<sup>34</sup> O Japão, nos anos 1980, foi o mais bem sucedido nesta missão. Para Haragushi

33. O COMECON foi fundado em 1949 para garantir a integração econômica de países do Leste europeu.

34. Sobre este tema, ver o capítulo três do já citado livro de Daniel Tood. O autor trabalha com os preços dos navios, seus custos e o local onde o navio é produzido.

(2013), as condições principais que impulsionaram o crescimento japonês foram a proteção do Estado, a inovação tecnológica e os competitivos preços dos navios. O pesquisador destaca ainda que os baixos salários pagos aos trabalhadores também contribuíram significativamente para tornar os preços dos navios japoneses mais atrativos (HARAGUCHI, 2013, p. 2-3).

A contínua disputa na produção dos graneleiros, naquela época de pequena demanda por tanques, trouxe mais ganhos para o Japão e a Coreia do Sul. A “nova era” da indústria naval, após a década de 1970, encorajou de fato outros mercados,<sup>35</sup> mas logo em seguida a procura por tanques voltou a crescer. O Japão avançou ainda no setor de porta-contentores e se tornou responsável por 50% da demanda mundial nos anos 1980 (GARCIA CALAVIA, 1999). Sua liderança foi acompanhada por outros países asiáticos, como a Coreia do Sul e a China.

A Coreia do Sul investiu em vários tipos de graneleiros e, junto com o Japão, se tornou o país mais competitivo na maioria das áreas de produção naval em série. A China criou, em maio de 1982, a Corporação da Indústria Naval do Estado da China (CSSC), conglomerado controlado pelo Estado chinês com várias empresas. A CSSC é responsável por 153 organizações, dentre as quais estaleiros, centros educacionais e de pesquisa, segmentos de construção naval militar, comercial e de reparação naval. O país, que possuía então uma força de trabalho de 180.000 operários no setor, iniciou uma escalada ascendente no segmento, com a produção de grandes tanques e porta-contentores (NABUCO, 2013, p. 6-7).

Na Europa, a Polônia se tornou a mais competitiva nos navios de carga seca e tanques. O Reino Unido especializou-se em graneleiros e contentores. A Grécia, em navios de carga seca. As empresas que atuaram como grandes monopólios dentro da mesma cadeia produtiva foram as mais bem sucedidas (TOOD, 1985, p. 358-359).

A inovação da produção foi outro importante aspecto para baratear os custos nessa nova fase da indústria, e a mais bem

---

35. Toood também acrescenta que nesse período o mercado de navios de guerra tinha desaparecido (1987, p. 361-362). Importante destacar, que por mais que essa premissa seja verdadeira de maneira global, os navios de guerra continuaram sendo a base da indústria naval de alguns países, como o caso dos EUA, por exemplo. O estaleiro Cockatoo, da Austrália, também se manteve com esta carteira de encomenda até o início da década de 1990, quando foi fechado (MILNER, 2013, p. 2).

aproveitada, quando foi possível aliar o ambiente estrutural, o fator tecnológico e o nível da demanda. Para isso, os subsídios estatais continuaram como instrumentos essenciais.<sup>36</sup> A articulação entre a indústria naval e a engenharia naval em cada país foi igualmente central para a dinâmica inovativa e mais uma vez foram os japoneses que obtiveram melhores resultados. O Japão foi pioneiro na estratégia de pré-fabricação do navio, aplicada especialmente nos VLCC (navios-tanque pesando entre 201 mil e 319 mil toneladas) no início dos anos 1980. Assim, deixaram para trás as grandes inovações britânicas (TOOD, 1985, p. 359).

Benjamin Coriat, na obra *Pensar pelo Averso* (1994, p. 11), sobre o modelo japonês de produção, destaca que o estilo produtivo criado no Japão por inspiração de Taiichi Ohno introduziu um conjunto de inovações organizacionais cuja importância de alcance é comparada às que foram realizadas pelos norte-americanos Henri Ford e Frederick W. Taylor. Estas, tanto no âmbito da organização do trabalho quanto na gestão da produção, estabeleceram ligações de coerência e dinâmica entre si e constituíram um complexo sistema (CORIAT, 1994, p. 11).

A ideia do estoque zero, excesso de pessoal, junto à formulação do método *kan-Ban* e da empresa mínima,<sup>37</sup> foi absorvida pela indústria naval de modelo japonês e aplicada – com algumas de suas características, de acordo com as particularidades locais – em outros países produtores.<sup>38</sup> Prova disso é o aperfeiçoamento do setor como uma grande indústria de montagem, tal como se apresenta hoje.

Entretanto, o chamado “sistema supermercado” sempre foi praticado na indústria de construção naval, por critérios óbvios de mobilidade e em função da magnitude da mercadoria produzida neste segmento. Oposto ao modelo fordista, no qual as peças iam até o trabalhador, no modelo japonês o empregador se abastecia sempre que necessário das peças importantes para a produção de determinada mercadoria.<sup>39</sup>

---

36. Alguns países, entretanto, não contaram com o apoio do Estado para o desenvolvimento da indústria naval. Um exemplo é a Tailândia, que convive com baixas taxas de produção e desenvolvimento. Para mais, ver Mocci (2013).

37. Método de gestão dos efetivos por estoques, que leva à fábrica mínima (CORIAT, 1994, p. 34).

38. Sobre a possibilidade de transferência do modelo japonês para outras regiões, em especial o Brasil, ver, por exemplo, Hirata (1993).

39. Pessanha (2013) mostra que a possibilidade de transitar pelo estaleiro e, de certa forma, controlar o tempo de trabalho, permite ao operário naval algum domínio sobre sua reprodução técnica. Motta Veiga (1984) destaca que o processo de construção naval é especialmente complexo e mais dependente do ritmo de trabalho humano do que das máquinas utilizadas, o que garante um grau de autonomia deste trabalhador em relação ao uso do tempo padrão.

Também as técnicas de controle do processo de fabricação e a produção *just in time*<sup>40</sup> (oposto ao sistema fordista) já eram utilizadas pela indústria naval. Em lugar de ser feita *em cadeia*, no modelo japonês e na indústria naval, a produção apenas se inicia quando as encomendas já foram realizadas e, em grande parte dos casos, parcialmente quitada. E ainda, a difusão do modelo de produção *just in time* em outros setores produtivos elevou a importância do comércio marítimo, já que as empresas passaram a depender em maior grau da mercadoria/estoque que deixou de permanecer nas empresas para estarem sempre em trânsito.

Haragushi (2013, p. 2) mostra que as inovações técnicas de soldagem em bloco e o sistema de controle adotado no processo de construção do navio japonês permitiram a agilidade da produção ainda na década de 1950. Um navio de 32.000 toneladas que era construído em 128 dias na Suécia (país mais rápido da Europa) poderia ser construído em apenas 79 dias no Japão.

O país também foi responsável pela transferência tecnológica<sup>41</sup> que transformou a produção naval desde a década de 1950, mas principalmente no pós-anos 1970. A Coreia do Sul, que até a década de 1960 absorvia a tecnologia norte-americana e holandesa (SHIN, 2013, p. 4-5), é um exemplo neste campo, junto com a Índia, a Grécia e a China (TOOD, 1985, p. 360). Como veremos no segundo capítulo, o Brasil foi também alvo da estratégia japonesa na década de 1970. Tal fato se deu não apenas no âmbito da modernização da base técnica do setor, mas também no controle e no planejamento produtivo no período em que o país viveu uma ditadura militar, com repressão do trabalho e da atividade sindical.

Não é possível argumentar, contudo, que o “sistema de emprego” japonês foi absorvido pelos países que se beneficiaram da sua transferência tecnológica. Segundo Coriat (1994, p. 84-90), todas

---

40. O modelo de produção *just in time* foi desenvolvido por Ohno. Mais do que reduzir estoques, é um processo cognitivo em torno da eficiência da produção e da garantia de uma permanente tensão na empresa (CORIAT, 1994, p. 57).

41. Alguns países, contudo, se beneficiaram da transferência tecnológica de outras potências da indústria. Portugal, por exemplo, contou com o suporte sueco para a introdução de um dos principais desenvolvimentos tecnológicos da indústria no país, o sistema “Steerbear” (FONTES, 2013, p. 19); a Espanha, apesar de ter incorporado a tecnologia japonesa nos anos 1970, beneficiou-se da tecnologia norte-americana e britânica nos anos 1950 (estratégica fundamental para a criação da Empresa Nacional Bazán, concentrada na indústria naval militar) e, no final da década de 1960, também da francesa (ALEN, 2013, p. 1-3, 14-15).

as apresentações do sistema de relações de trabalho japonesas se pautaram em três traços centrais: o sindicalismo de empresa, o emprego vitalício e o salário por antiguidade. Talvez seja possível considerar que especialmente o primeiro traço, aliado aos círculos de controle de qualidade, foi o mais difundido. Os outros, porém, estavam mais ligados à situação política e econômica do Japão no período pós-Segunda Guerra Mundial, quando o país enfrentou escassez de mão de obra masculina qualificada e precisou criar mecanismos de fixação da força de trabalho.

O país permaneceu como líder da indústria até o final da década de 1990, quando a Coreia do Sul o superou. Em 2006 a Coreia foi responsável por 36% da produção mundial de barcos, seguida pelo Japão, com 23% e pela China, com 10%, que já nesse momento apresentava-se como o país de maior crescimento do setor.

Tal crescimento se deu principalmente porque na década de 1990 a China promoveu uma agressiva política de investimentos estatais com variados tipos de incentivo: exceção de tarifas na importação de componentes-chave para navios com alta tecnologia, investimento e incentivos para pesquisa e desenvolvimento, acordos para cooperação técnica internacional e assistência financeira através de bancos. Em 1999, a CSSC mudou-se de Shanghai para o sul da China e foi criada a CSIC – China Shipbuilding Industrial Corporation (NABUCO, 2013, p. 8-9).

Em 2009, a China já representava 37,6% da produção mundial, a Coreia, 33,1%, o Japão, 24,6%. Já a União Europeia reduziu sua participação para 3,8%. Os três países asiáticos são hoje responsáveis por extensas linhas de montagem e especialistas em embarcações por escala. Contam com forte estratégia intervencionista do Estado.<sup>42</sup>

Tal quadro, de diminuição da produção europeia e emergência das potências asiáticas, tem estimulado análises que indicam uma realocização internacional, concentração da oferta e reestruturação do processo produtivo no segmento.<sup>43</sup> A indústria na-

---

42. Segundo Saj (2010), baseado em Lloyd's World Shipbuilding Statistics (2009) reproduzido por Gitahy et al. (2011, p. 5).

43. Ver, por exemplo, Jesus (2013); Strash (1987); Gitahy et al. (2011); Fina (2001), entre outros.

val mundial teria passado do continente europeu para o continente asiático. Entretanto, as conclusões preliminares da já citada pesquisa *In the same boat* indicam ser exagerado tratar de uma realocização da indústria, já que grande parte da tecnologia de ponta do setor continua sendo produzida na Europa.

Os países asiáticos se especializaram na produção de grandes embarcações, mais aceitas atualmente no mercado, como graneleiros e petroleiros. Os principais estaleiros da Ásia são também os maiores do mundo, como Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding and Machinery Engineering, Samsung Heavy Industries, Mitsubishi<sup>44</sup> e Kawasaki. Entretanto, países como França, Itália e Alemanha, apesar de não alcançarem grandes percentuais de tonelada de porte bruto, têm reorientado sua produção para barcos especiais com tecnologia de ponta, *ferry-boats* e linhas de cruzeiros de luxo, submarinos, barcos científicos e equipamentos de alto conteúdo tecnológico. A estratégia de competitividade adotada e o patamar de acúmulo das conquistas salariais e não salariais da classe trabalhadora destes países são outros. Por isso, investem em inovação, tecnologia e dispõem de uma mão de obra bastante qualificada.

Contudo, de fato não se pode negar que os números gerais de tonelada de porte bruto ou tonelada bruta compensada<sup>45</sup> (Compensated Gross Tonnage – CGT) produzidos mundialmente estão hoje mais concentrados no continente asiático, com destaque para a China e a Coreia do Sul. Em anos recentes, o Brasil também apareceu novamente nas estatísticas da indústria naval mundial. Em dezembro de 2010 ocupava a 9ª posição da demanda mundial por novos navios, com 116 barcos e capacidade de 1.278.000 CGT – muito abaixo da China, líder da lista, com o total de 2.967 barcos e 48.922.000 CGT.<sup>46</sup>

---

44. A Mitsubishi também está na lista das 50 corporações mais importantes do mundo.

45. “Compensated Gross Tonnage” é um indicador da quantidade de trabalho necessário para construir um dado navio, multiplicando a tonelagem do barco por um coeficiente determinado de acordo com o tipo e o tamanho de um navio particular. Foi desenvolvido pela OCDE em 1977 e reformulado em 2007.

46. IHS Fairplay World Shipbuilding Statistics, December 2010 (PEREIRA, 2013b).



**Tabela 8**  
**Total da demanda mundial por novos navios**  
**dezembro 2010**

Table 9 - Total World Newbuilding Orderbook - December 2010

Rank		No of ships	CGT (000s)	
1	China	2 967	48 922	38.22%
2	South Korea	1,357	39,145	30.58%
3	Japan	1,105	19,856	15.50%
4	Philippines	108	2,686	2.10%
5	India	257	1,927	1.51%
6	Vietnam	252	1,877	1.47%
7	Germany	55	1,449	1.13%
8	Italy	47	1,386	1.08%
9	Brazil	116	1,278	1.00%
10	Chinese Taipei	42	1,050	0.82%
11	Turkey	162	963	0.75%
12	Romania	80	832	0.65%
13	Indonesia	136	563	0.44%
14	Spain	83	541	0.42%
15	The Netherlands	70	461	0.36%
	Rest of the World	985	5,167	3.97%
	<b>Total</b>	<b>7 822</b>	<b>128 013</b>	<b>100.00%</b>

Source: IHS Fairplay "World Shipbuilding Statistics" (December 2010).

Fonte: IHS Fairplay World Shipbuilding Statistics, December 2010 (PEREIRA, 2013b)

## 1.6 Monopólios na indústria naval (1980-2010)

A indústria naval continua, como no início do século XX, dominada por grandes monopólios internacionais.

Em seu estudo na década de 1980, Daniel Tood descobriu que são raras as empresas da indústria naval que se mantiveram sempre em operação no mesmo ramo. O comum para as companhias de sucesso era atuar em diferentes áreas, dentro da mesma cadeia produtiva (TOOD, 1985, p. 358-359). Agiam como grandes monopólios que dominavam o mercado mundial, de forma geral. Segundo este autor, exemplos como estes se deram na indústria do aço dos Estados Unidos, da Alemanha Ocidental, do Japão e da Coreia do Sul, os dois últimos através das corporações *zaibat-*

*su* e *chaebol*, respectivamente. Estas diversificaram sua atividade numa série de produtos conectados inicialmente à construção naval, mas que foram se tornando cada vez mais alheios a ela (TOOD, 1985, p. 363) .

Na década de 90, Benjamin Coriat identificou igualmente a dificuldade de o Brasil adotar o modelo *just in time* devido à sua estrutura industrial “fortemente oligopolizada”. Segundo ele, a oferta de certas matérias-primas essenciais, como aço e vidro, era concentrada por grupos privados ou públicos que impunham seus prazos de forma a controlar o mercado a seu bel prazer (CORIAT, 1994, prefácio à edição brasileira, p. 14).

Nossa pesquisa também indica a força que os monopólios do setor naval, tanto no plano local quanto no global, possuem ao pressionarem economicamente os estaleiros menores. No Japão, por exemplo, o poder das grandes empresas da indústria naval pesada do pós-Segunda Guerra Mundial lhes deu a alcunha de “big seven”. São elas: Mitsubishi Heavy Industries, Ishikawagima Harima Industries (IHI), Kawasaki Heavy Industry, Mitsui Engineering and Shipbuilding, Hitachi Shipbuilding, NKK Corp (Japan Seamless Pipe) e Sumitono Heavy Industries (HARAGUCHI, 2013, p. 1).

As “big seven” atuavam de forma articulada e dividiam entre si a produção de navios. Definiam a produção dos estaleiros menores e construíram uma estrutura de divisão que só foi quebrada no final da década de 1970, durante o período de recessão japonesa. Nesse contexto, as maiores empresas conseguiram garantir seus lucros fora das divisões da indústria naval através da diversificação das suas atividades.<sup>47</sup> As pequenas e médias, sem liquidez para adotar tais estratégias, faliram (HARAGUSHI, 2013, p. 3).

Em 2009 tais empresas continuaram dominando o mercado japonês e com significativa influência no mercado mundial. A Ishikawagima Harima Industries (IHI) uniu-se formalmente à Sumitono Heavy Industries e montou a gigante mundial IHI Marine United. A Kawasaki Heavy Industry realiza parcerias formais com a Mitsubishi Heavy Industry (conhecida também como MHI Shipbuilding & Ocean). A Hitachi fundiu-se à NKK Corp (Japan

---

47. Como já indicava Daniel Toood.

Seamless Pipe). A Samsung Heavy Industry está associada à corporação composta pela Tsuneishi Corp e a Hashihama Shipbuilding, que possui 40 companhias e 100 afiliadas (COLIN, 2009).

Na Coreia do Sul, a Hyundai Heavy Industry segue como líder do mercado. Segundo pesquisa do Centro de Estudos em Gestão Naval, a empresa possui 15% da divisão do mercado mundial da indústria naval (COLIN, 2009). Dos 13.559.092 CGT produzidos pela Coreia em 2011, a Hyundai Heavy Industry era responsável por 3.317.893, a Hyundai Samho, por 1.744.193 e a Hyundai Mipo, por 1.348.213, ocupando a primeira, quarta e a quinta posições do mercado, respectivamente. Entre as seis gigantes da indústria naval coreana se encontram também a Samsung Heavy Industry, a Daweoo e a STX, com filiais em todo o mundo.<sup>48</sup>

A China apresenta uma realidade diversa da de outros países, já que a intervenção do Estado é mais direta. O CSSC domina a indústria naval no país e tem forte influência internacional. O segundo maior estaleiro, o China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC), também é influenciado pelo Estado chinês, que define sua gestão de capital e investimento. Atua ainda no país o grupo Nangton Cosco KHI Ship Engineering Co., uma *joint venture* (operação de risco) entre a COSCO e a Kawasaki. A China conta igualmente com a articulação da KHI e a China Ocean Shipbuilding Industry (COLIN, 2009).

De Singapura, dois estaleiros se destacam no cenário mundial: o Jurong Shipyard, uma *joint venture* entre o governo da Singapura e a Ishikawagima Harima Heavy Industry, e o Keppel Offshore & Marine. Este atua em diversos países, incluindo o Brasil (COLIN, 2009).

Na Itália, um dos principais estaleiros é o Ficantieri, que possui os estaleiros Monfalcone, Sestri Ponente e Palermo. Na Dinamarca, o grande grupo do setor se chama Odense Steel Shipyard Group, que possui, além do estaleiro que leva o seu nome, o Volkswerft Stralsung (ligado ao P+S Werften da Alemanha), o Baltya Shipbuilding Yard e o Loksa Shipyard. A Romênia conta com o Damen Shipyard Galatz, que é parte do grupo holandês Damen. A Polônia, após o colapso da indústria em 2009 quando

---

48. Informações do “Shipbuilding Industry Map”, relatório de Wonchul Chin. Ver Pereira (2013b).

o emprego no setor caiu cerca de 50%, conta com o Stoczma Gdynia, que possui os estaleiros Gdynia e Gdanska e o Szczecinska Nowa Stoczma.<sup>49</sup> Já a Noruega possui o forte grupo Aker Yards S/A, formado por cerca de 16 estaleiros localizados na Noruega, Finlândia, Romênia, França, Alemanha e Brasil (COLIN, 2009).

Na Alemanha, os principais estaleiros são o Meyer Werft Gruppe, o P + S Werften, que é também parte do já citado grupo Volkswerft Stralsund que atua na Dinamarca, o Fr. Lürssen Gruppe, o FSG (Flensburger Schiff) e o Howaldtswerke, parte do Thyssenkrupp Marine Systems.<sup>50</sup> O Thyssenkrupp, um grupo industrial diversificado que só no Brasil emprega cerca de 21 mil pessoas em 20 empresas distribuídas pelo país,<sup>51</sup> tem estaleiros em Hamburgo, Emden, Rendsburg, Kariskrona e Malmö, na Suécia, e em Scaramanga, na Grécia (COLIN, 2009).

No Brasil, como veremos a seguir, os grandes grupos que dinamizaram e concentraram grande parte da indústria naval nacional na metade do século XX eram de capital japoneses (Ishikawagima Harima, uma das “big seven”) e holandeses (Estaleiro Verolme). Ao longo dos anos cresceu também a influência do grupo sul-coreano ligado à STX, do norueguês Aker Yards ASA, do Jurong e do Keppel FELDS, da Singapura, e do Kawasaki, japoneses. Os grupos atuam de forma independente no país ou associados a estaleiros nacionais.

Em 2005, o London-based Shipbroker Clarkson<sup>52</sup> apresentou o ranking dos 10 principais estaleiros da indústria naval mundial. A Hyundai Heavy Industries ocupava o primeiro lugar e a Samsung Heavy Industries, o segundo. A Hyundai Mipo Dockyard e a Hyundai Samho Heavy Industries, subsidiárias da Hyundai Heavy, ocupavam o quinto e o sexto lugares, mostrando a força do grupo no setor, a Hanjin Heavy Industries & Construction, o sétimo e a STX Shipbuilding, o oitavo. Na lista de 2005 constavam ainda duas empresas japonesas e uma chinesa.

---

49. Ver relatório de Sarah Graber em Pereira (2013b).

50. Informações sobre o “Shipbuilding Industry Map”, ver relatório de Johanna Wolf, em Pereira (2013b).

51. Informações disponíveis no site do grupo: <http://www.thyssenkrupp-brazil.com/cl/content.php?navid=2&subnavid=1&sprache=cl>. Acesso em: 05/09/2013.

52. Disponível em: <http://www.marinetalk.com/articles-marine-companies/art/7-Korean-Shipbuilders-Rank-in-Top-10-xxx000123742OT.html>. Acesso em: 05/09/2013.

Em 2012, o Clarkson World Fleet Register<sup>53</sup> divulgou uma nova lista, que continha pouca diferença. Nesta, a Shanghai Waigaoqiao (Shanghai, China), subsidiária da *holding* China State Shipbuilding Corp. ocupava o décimo lugar e a Imabari Shipbuilding (Marugame, Japão), o nono. O grupo Hyundai continuava com grande influência no setor, ocupando o oitavo lugar com a Hyundai Mipo (Ulsan), o quarto lugar com a Hyundai Samho (Samho), e o primeiro lugar com a Hyundai Heavy Industry (Ulsan), todas na Coreia do Sul. Em sétimo lugar estava a Oshima Shipbuilding (Oshima, Japão), seguida das também japonesas Tsuneishi Shipbuilding (Numakuma) e Mitsubishi Heavy Industry (Nagasaki), na sexta e na quinta posições. A Coreia volta ao terceiro e ao segundo lugares com a gigante Samsung Heavy Industry (Goeje) e a Daewoo Shipbuilding (Okpo), respectivamente.

**Tabela 9**  
**10 principais construtores navais**  
**em Gross Tonnage – 2012**

10	Shanghai Waigaoqiao – Shanghai, China
9	Imabari Shipbuilding – Marugame, Japan
8	Hyundai Mipo – Ulsan, South Korea
7	Oshima Shipbuilding – Oshima, Japan
6	Tsuneishi Shipbuilding – Numakuma, Japan
5	Mitsubishi Heavy Industry – Nagasaki, Japan
4	Hyundai Samho – Samho, South Korea
3	Samsung Heavy Industry – Geoje, South Korea
2	Daewoo Shipbuilding – Okpo, South Korea
1	Hyundai Heavy Industry – Ulsan, South Korea

Fonte: Clarkson World Fleet Register, 2012. Disponível em: “Top 10 Shipbuilding Companies in the World in 2012”: <http://www.marineinsight.com> Acesso em: 06/09/2013

Coreia do Sul, China, Japão e Singapura se especializaram na produção em larga escala de grandes embarcações de carga, graneleiros e porta-contentores. Por possuírem mão de obra abran-

53. Disponível em: <http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/top-10-shipbuilding-companies-in-the-world-in-2012/>. Acesso em: 06/09/2013.

gente e tecnologia desenvolvida para a produção de navios em série, os países asiáticos se destacam na produção de grandes embarcações com baixo custo. A China, que realiza *joint ventures* com coreanos e japoneses, tem investido principalmente no setor *offshore* (GOULARTI FILHO, 2014, p. 4).

Na Europa, Alemanha, Itália e França têm se especializado em cruzeiros de luxo, navios técnicos e altamente tecnológicos. A Noruega, além de cruzeiros e *ferry boats*, tem sua produção voltada também para o setor *offshore* através de uma ampla rede de empresas e alta capacidade de atender a demandas complexas, sobretudo na prospecção de petróleo em plataforma marítima (GOULARTI FILHO, 2014, p. 5), continuando com forte atuação na construção de embarcações para a atividade pesqueira. Tais países, como já destacado, têm centralizado suas produções em navios especializados, com grande tecnologia agregada, contando com mão de obra extremamente qualificada e de alto custo. Optam por encomendar partes mais simples das embarcações em outros países, como Polônia e Espanha. Estes, por sua vez, têm atuado no setor de navipeças, produzido equipamentos, peças e partes de navio através da subcontratação. Portugal tem limitado suas atividades, quase hegemonicamente, ao setor de reparação naval, estimulado pela posição geográfica do país na rota comercial e pela intenção do governo de eliminar o setor de construção. O único estaleiro do país voltado para a fabricação de navios, os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, sofreu um processo de esvaziamento a partir do ano de 2006, quando deixou de contratar mão de obra. Desde 2012 o governo tenta reprivatizá-lo.<sup>54</sup>

A Turquia se beneficia igualmente da sua posição geográfica para realizar, em larga escala, atividades de reparo naval. Este país, porém, tem consistente atuação na construção de químicos, petroleiros e navios de luxo. Os Estados Unidos da América, desde o início de sua atividade industrial, investem fundamentalmente na Marinha de Guerra e abastecem assim suas forças armadas (SIMONSEN, 2005; GOULARTI FILHO, 2014, p. 4). A Austrália mantém a mesma trajetória norte-americana. Já o Brasil

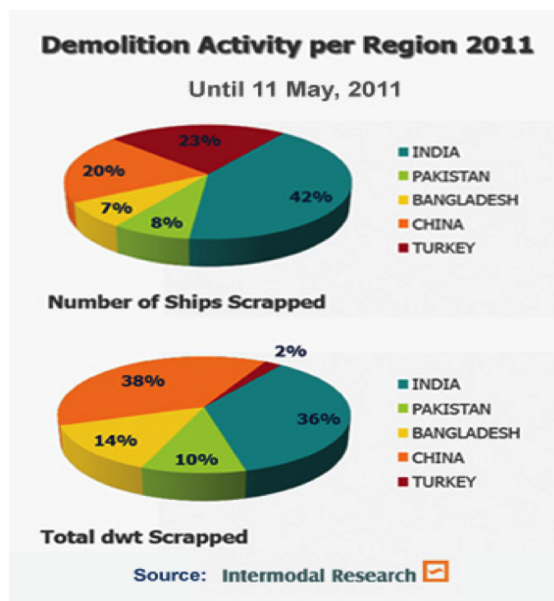
---

54. Pude realizar uma investigação sobre este estaleiro também no período de vigência da minha bolsa sanduíche em Portugal, em parte publicada na Revista Rubra. Este estaleiro foi cobiçado pelo grupo empresarial da Rio Nave, cujo coletivo operário investigamos nesta pesquisa. Voltaremos a este tema no terceiro capítulo. Para mais sobre o ENVC, ver Pereira (2013c).

tem se especializado em tanques petroleiros e navios de suporte marítimo para a produção de petróleo *offshore*, concentrando-se principalmente na demanda interna.

A Índia, além da produção de navios mercantes e navios de defesa, é líder na área de desmonte de navios (*shipbreaking*). A atividade, que de maneira geral é extremamente perigosa e insalubre, com registro de muitas mortes, é desempenhada por milhares de trabalhadores que vivem em condições desumanas.<sup>55</sup> A abundância de mão de obra pouco qualificada e pauperizada faz do país um ambiente economicamente propício a este tipo de ação.

**Figura 2**  
**Atividade de demolição de navios por região até maio de 2011**



Fonte: Shipbreaking in Bangladesh. Disponível em: <http://www.shipbreakingbd.info/> Shipbreaking%20around%20the%20world.html. Acesso em: 10/11/2012

55. A situação em que vivem esses trabalhadores tem sido alvo de ações políticas e campanhas humanitárias. Em 2009, a OIT afirmou que a atividade tem se tornado o maior problema ambiental e de condições de trabalho do mundo. Ver, por exemplo, [http://www.ilo.org/safework/areasofwork/hazardous-work/WCMS\\_110335/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/safework/areasofwork/hazardous-work/WCMS_110335/lang--en/index.htm) ou <http://www.shipbreakingplatform.org/what-we-do/>. Acesso em: 06/09/2013.

O papel do Estado no desenvolvimento da indústria naval, como proprietário de estaleiros, através de subsídios, ou como comprador de embarcações, foi fundamental em todo o mundo. Avolumou-se principalmente nos momentos de retração do setor, quando governos nacionalizaram estaleiros quebrados, investiram em subsídios e evidenciaram que sem esse tipo de auxílio seria difícil manter uma atividade produtiva significativa no segmento.

O Brasil seguiu a mesma trajetória de dependência do apoio estatal desde as primeiras atividades de construção e reparação naval. Ainda que os principais estaleiros após a década de 1950 fossem privados, o papel do Estado, através de planos, taxas de financiamento, atração de grupos internacionais, subsídios e encomendas, foi vital. Este aspecto tornou-se ainda mais claro quando o setor mergulhou numa crise aparentemente terminal, nos anos 1990, e retomou suas atividades, nos anos 2000, alavancado pelo estímulo e a demanda do Estado em relação ao segmento de petróleo e gás, como veremos a seguir.



## **CAPÍTULO 2**

### **INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL**

#### **2.1 O início da construção naval brasileira**

A construção naval brasileira tem registros desde o início do século XVI, quando desenvolvia atividades voltadas inicialmente para o reparo naval e a construção de pequenas embarcações. No século XVIII foram instalados os primeiros Arsenais de Marinha. Em 1791, no Pará; em 1763, no Rio de Janeiro; em 1770, na Bahia; e em 1798, em Pernambuco. Eles construíam fundamentalmente embarcações para a frota portuguesa.

Alcides Goularti Filho (2010, p. 247-278) demonstra que até a década de 1940 apenas três empresas dominavam a navegação nacional:<sup>56</sup> a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, uma companhia estatal criada em 1894 e que se tornou a âncora do setor por quase 100 anos; a Companhia Nacional de Navegação Costeira, pertencente às Organizações Lage, fundada em 1891; e a Companhia Comércio e Navegação, também privada, fruto da fusão, em 1905, de empresas ligadas à atividade salineira, instalada no mesmo local onde funcionava o Estaleiro Ponta D'Areia<sup>57</sup> de Barão de Mauá. Nesse período, enquanto países voltados para a atividade naval já utilizavam amplamente o ferro e em alguma medida o aço, as embarcações dessas empresas, construídas no Brasil, ainda eram feitas de madeira (FURTADO, 1964, p. 104-107; PESSANHA, 2012, p. 32).

Estudar o desenvolvimento do setor naval envolve a compreensão de diferentes contextos políticos, econômicos e de

---

56. As primeiras iniciativas de maior porte da indústria naval no Brasil se dão à margem dos monopólios internacionais. Estes vão assumir papel de maior destaque a partir do governo JK, como veremos.

57. Em 1857, um incêndio classificado como criminoso atingiu o estaleiro de Mauá e destruiu os moldes de construção de navios. Tal fato, aliado à suspensão das proteções aduaneiras contra a concorrência estrangeira ao mercado nacional, fez o estaleiro falir.

avanços tecnológicos que ganharam espaço no Brasil ao longo do tempo. Optamos por concentrar nossa análise no momento da introdução do aço no setor, que caracteriza a chamada “indústria naval pesada”, instalada no Brasil a partir dos anos 1940. Nessa época, que vai até os anos 2000, consideramos que a trajetória da indústria naval passou por três fases fundamentais de impulso. A primeira tem início no governo Vargas – com a tentativa de projetos para o setor e a promoção das indústrias de base – e é concluída no final do governo JK (1956-1961), que promoveu um significativo crescimento do setor através do Plano de Metas, da liberalização e da internacionalização da indústria. Até então o papel de indústria motriz no setor naval era desempenhado pelo setor público. A partir de JK essa função passou a ser exercida por estaleiros privados de grandes potências navais internacionais.

A segunda se inicia na ditadura militar e é caracterizada também pela abertura do mercado, a transformação das companhias estatais de navegação em sociedades anônimas e de planos, subsídios e empréstimos indiscriminados do governo ao setor privado. Termina nos anos 1990, que foram marcados por uma profunda retração do setor e pela retirada do estímulo do Estado.

A terceira fase se instala a partir de 2004, promovida por programas, taxas de financiamento e pela demanda do governo federal pela ampliação e a modernização da frota marítima, conectada à indústria nacional de petróleo e gás natural.

Todo esse processo compreende um conjunto de programas para a aquisição de embarcações e para a promoção de seu mercado; leis que criaram autarquias e taxas de subsídios; planos e projetos. Procuraremos sistematizá-los de forma a evidenciar como eles foram vitais para o setor no país.

## **2.2 Desenvolvimento da indústria naval pesada (1940-1960)**

Somente com o avanço industrial após 1930 e a implementação da Companhia Siderúrgica Nacional (1941) foi possível o desenvolvimento do setor eletro-metal-mecânico e o uso de técnicas mais avançadas para a construção das embarcações nacionais

(PESSANHA, 2012, p. 45). O setor naval, entretanto, deslanchou após o Plano de Metas no governo Juscelino Kubistchek (1956-1961). A indústria naval brasileira passou por uma mudança significativa, amparada pelos subsídios e os incentivos do Estado e pela estreita relação deste com o capital privado da indústria naval internacional. O momento foi de distensão política, especialmente pelo papel exercido pelo vice-presidente, o trabalhista João Goulart, nas negociações com as lideranças sindicais.<sup>58</sup>

Mas tal distensão não impediu que os operários navais inaugurassem então uma fase de intensas mobilizações pelo cumprimento e a ampliação dos direitos trabalhistas, em defesa da Marinha Mercante, pelo desenvolvimento da indústria naval, tendo conseguido vitórias. O período, que durou de 1953 a 1964, ficou conhecido como a “Época dos Operários Navais”.<sup>59</sup>

As análises do governo apontavam que não havia capital privado nacional capaz de assumir a Cia. Costeira e a Lloyd Brasileiro, o que justificaria a atração de empresas multinacionais. Por isso, foi criada uma linha de financiamento específica para renovar a frota e desenvolver a indústria naval através do capital externo.<sup>60</sup>

No âmbito do financiamento criou-se a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM), que insidia em 15% sobre os fretes líquidos de cabotagem; e o Fundo da Marinha Mercante (FMM), composto basicamente pelos recursos da Taxa arrecadada junto às companhias de navegação estrangeiras, oficiais e armadores nacionais que operavam navios estrangeiros afretados. O Fundo tinha como objetivos evitar a importação de embarcações e diminuir os custos com o afretamento de navios estrangeiros; incitar a renovação, a expansão e a recuperação da frota mercante nacional; garantir encomendas à produção da indústria de construção naval; e estimular a exportação de embarcações. Os recursos eram recolhidos pelo BNDE (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico) numa conta especial administrada pela Comissão da Marinha Mercante (CMM).<sup>61</sup>

---

58. O PCB, entretanto, foi mantido na ilegalidade.

59. Voltaremos a este tema no sexto capítulo.

60. Documento do Conselho de Desenvolvimento (1956, p. 7 apud GOULARTI FILHO, 2010, p. 254).

61. A CMM era uma autarquia do governo federal com o objetivo de disciplinar a navegação subordinada ao Ministério dos Transportes. Foi criada em 1941.

Criou-se também, na mesma lei que deu origem ao FMM (Lei 3.381/1958), o Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (GEICON), ligado ao Conselho de Desenvolvimento. O GEICON passou a elaborar normas para projetos voltados à construção naval, criou dificuldades para a compra de navios estrangeiros e favoreceu a importação de equipamentos para a construção de navios. Foi responsável pela aprovação de projetos de ampliação dos principais estaleiros privados do país e pela vinda de grupos estrangeiros. O GEICON beneficiou a Companhia Comércio e Navegação (Estaleiro Mauá), as Indústrias Reunidas Caneco, o Estaleiro Emaq, o Estaleiro Só (único fora do Rio de Janeiro), a japonesa Ishikawajima Heavy Industries (Ishibrás) e a holandesa Verolme United Shipyards (Verolme).<sup>62</sup> Definiu-se a construção de três diques secos para navios até 35 mil TPB e o custo total do programa foi avaliado em US\$ 8,6 milhões (LESSA, 1983, p. 50).

Tal iniciativa fez com que em 1962 o parque industrial naval estivesse formado e as importações de novos navios cessaram. O Brasil passou a exportar embarcações (GOULARTI FILHO, 2010, p. 257), o Rio de Janeiro se consolidou como um *cluster*<sup>63</sup> da indústria naval brasileira, e o setor de navieças gerou efeitos de aglomeração que trouxeram vantagens acumulativas para a região, criando um “efeito de junção”. Foi a performance inovadora constante do estado do Rio de Janeiro, em alguns momentos mais intensa e em outros mais lenta, que criou condições para formar no país um sólido parque industrial naval, liderado pelos grandes estaleiros (Ishibrás, Verolme, Caneco e Mauá), que interagem com outros setores industriais, políticas públicas, instituições de pesquisas e sistema de crédito (GOULARTI FILHO, 2011, p. 311-312).<sup>64</sup>

O período, que tem como marca histórica as transformações ocorridas na indústria naval pós-Segunda Guerra Mundial, é carac-

---

62. Elina Pessanha indica que o estaleiro que recebeu o maior financiamento do BNDE foi o estaleiro Mauá. Ver Pessanha (2012, p. 47).

63. A palavra em inglês “cluster” foi aquela com que se convencionou chamar um grupo de atividades semelhantes que atuam em cooperação. Pode ser traduzida também como aglomerados. Sobre o aglomerado inter-relacionado de estaleiros na indústria naval do Rio de Janeiro, ver Goularti Filho (2010, p. 309-336).

64. Este mesmo autor destaca que o papel de indústria motriz no Segundo Reinado foi desempenhado pelo Arsenal da Marinha da Corte e o Estaleiro Mauá e, após o Plano de Metas, pelos estaleiros Ishibrás, Verolme e Mauá.

terizado pela introdução de novas técnicas produtivas em todos os setores industriais. No âmbito da construção naval foram inseridos métodos avançados de soldagem automática, que permitiram a pré-montagem de seções inteiras de um navio. No que diz respeito ao planejamento da produção, os setores de projetos e desenhos foram expandidos e racionalizados. Os operários foram treinados pelos estaleiros com apoio do estado, e os engenheiros foram recrutados na Universidade de São Paulo e na Universidade Federal do Rio de Janeiro (PESSANHA, 2012, p. 48). Todo esse processo se deu sob a supervisão da Ishikawagima, uma das “big seven” japonesas, que atuava no Brasil através da Ishibrás. O país passou a construir nesse período navios de porte superior a 1.000 TPB.

O governo JK, que adotou um padrão de desenvolvimento do setor naval (até então concentrado nas companhias estatais) pautado em forte internacionalização e liberalização, chegou ao final de seu mandato com sinais de declínio da produção dos estaleiros. A inflação no Brasil também registrou altas taxas, chegando em 1964 ao patamar de 91,9% (BRESSER-PEREIRA & NAKANO, 1984, p. 107).<sup>65</sup>

## **2.3 “Milagre econômico” na indústria naval 1960-1980**

Para Ignácio Rangel, a década de 1960 foi marcada pela convivência da inflação com a depressão econômica, quando as empresas que atuavam como oligopólios no mercado nacional viviam constantemente ameaçadas pela sua capacidade ociosa, a superprodução e, na defesa de grandes lucros, aumentavam seus preços indiscriminadamente.

O ambiente político brasileiro também passava por instabilidades. Depois da renúncia do presidente Jânio Quadros (janeiro a agosto de 1961), seu vice João Goulart, impedido inicialmente de tomar posse, assumiu o governo e formulou o “Programa de Construção Naval 1963-1965”, dentro do Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social (GOULARTI FILHO, 2010, p. 257). O Programa, que previa a construção de 33 embarcações, foi interrompido pelo Golpe de 1964, que instaurou uma ditadura militar no Brasil até 1985. Os militares

---

65. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=4822>. Acesso em: 07/11/2013.

adotaram a estratégia de promover o crescimento econômico a todo custo para justificar o autoritário regime.

Os trabalhadores foram duramente reprimidos e a atividade sindical livre, suspensa. Os operários navais que atuavam nos estaleiros privados foram enquadrados pela ditadura militar como metalúrgicos e perderam todas as conquistas da sua “época”.

Entre 1964 e 1967, a produtividade dos estaleiros nacionais continuou baixa. Em 1966, o governo do General Castelo Branco (1964-1967) transformou a Lloyd Brasileiro e a Cia Costeira<sup>66</sup> em sociedades anônimas. A primeira passou a se dedicar apenas aos serviços de cabotagem e a segunda, a reparos navais. Foram estabelecidas regras de reciprocidade no tráfego marítimo entre o Brasil e outros países, com a garantia de 40% da participação de navios sob a bandeira nacional nos fretes de comércio exterior, e nas concessões de linhas de longo curso a armadores privados já que, até então, apenas a Lloyd Brasileiro poderia realizá-las (PESSANHA, 2012, p 60).

O governo Costa e Silva (1967-1969) alterou a proposta iniciada por Castelo Branco e lançou o “Plano de Emergência para Construção Naval” (1967-1970). O Plano, que tinha como objetivo a encomenda de 10 cargueiros e 20 embarcações pequenas, foi beneficiado pelo início do “milagre econômico brasileiro”,<sup>67</sup> e as encomendas entregues no prazo previsto (GOULARTI FILHO, 2010, p. 258).

Em 1969, através do Decreto 64.125 de 19 de fevereiro, a CMM transformou-se em Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam), uma autarquia mais centralizada, ativa e financeiramente poderosa. A Sunamam passou a ter o controle sobre a navegação marítima e fluvial, a elaboração de planos para a construção naval e a liberação de recursos do FMM.<sup>68</sup>

Com o fim do Plano de Emergência, as encomendas do setor voltaram a ter queda, evidenciando a forte dependência desta indústria em relação ao Estado (PESSANHA, 2013, p. 60). Os militares, para reverter o desaquecimento do setor, promoveram o I Pla-

---

66. Após a morte de Henrique Lage, proprietário da Cia. Nacional de Navegação Costeira, o governo se apropriou dos seus bens.

67. O “milagre econômico brasileiro” foi um período de grande crescimento econômico nacional, concentração de renda e repressão social, tendo durado de 1969 a 1973. Ver, entre outros, Reis Filho (2000).

68. Como indicam os Decretos-lei 11.143/1970, 67.992/1970 e 73.838/1974. Disponíveis em: <http://www6.senado.gov.br/sicon>. Acesso em: 13/09/2013.

no de Construção Naval (I PCN), que durou de 1971 a 1974, já no governo de Emílio Médice (1969-1974); o II Plano de Construção Naval (II PCN), de 1974 a 1979, e o Plano Permanente da Indústria Naval em 1980, estes últimos no governo de Ernesto Geisel.

O I PCN, que era parte do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico (1972-1974), previa a contratação de 1,8 milhão de TPB junto aos estaleiros brasileiros e envolvia cerca de US\$ 1 bilhão de dólares, recursos apoiados por decretos governamentais. O Plano permitiu a contratação de 278 embarcações e garantiu novamente prioridade aos mesmos estaleiros beneficiados pelo Plano de Metas de JK: Mauá, Caneco, Emaq, Só, Ishibrás e Verolme. Juntos, os estaleiros representavam 98% das encomendas. Apenas o Ishibrás e o Verolme captaram 66,2% das encomendas do I PCN (GOULARTI FILHO, 2010, p. 261). Por isso, foram os mais bem sucedidos em quantidade total de TPB entregue no período entre 1961 e 1974, seguidos de Mauá, Caneco, Emaq e Só, como indica a tabela 1. Entre 1970 e 1974 a produção de navios com mais de 1.000 TPB cresceu 183%. Já o emprego, apenas 18% (PESSANHA, 2012, p. 62).

Tal fato nos faz concluir que este crescimento se deu através de uma maior exploração da mão de obra e a extensão da jornada de trabalho, num momento de forte repressão do movimento sindical. O Brasil, desde 1968, era governado sob o Ato Institucional n. 5, que deu poderes absolutos ao regime ditatorial. O período ficou marcado como um dos mais sombrios e repressores da história nacional.

**Tabela 1**  
**Entregas dos principais estaleiros do Brasil (1961 a 1974)**

<b>Estaleiro</b>	<b>Quantidade de navios</b>	<b>TPB</b>
Verolme	34	538.550
Ishikawagima	33	497.900
CCN (Mauá)	92	477.400
Caneco	43	83.240
Emaq	30	78.540
Só	51	44.645

Fonte: SINAVAL, dados 1961 a setembro de 1974 (PESSANHA, 2012, p. 62)

Como mostram Bresser-Pereira e Yoshiaki Nakano em *Inflação e Recessão* (1984), quando o grupo capitalista conseguiu se sobrepor aos trabalhadores com a ditadura militar (especialmente entre 1964 e 1974), a inflação, que prosseguia desde o início da década de 1960, teve uma tendência de redução, já que os operários pagaram a conta da política inflacionária em termos de redução de salário. Em novembro de 1974, quando o movimento sindical adquiriu maior peso político e já vinha embalado pelas manifestações do chamado “novo sindicalismo”, os operários passaram a exigir melhores salários e condições de trabalho e a inflação voltou a crescer (BRESSER-PEREIRA & NAKANO, 1986, p. 106).

O Primeiro Plano também consolidou os métodos de inspiração toyotista, introduzidos na indústria naval brasileira desde o final da década de 1950. Foi promovida a utilização extensiva da solda, agilizada a movimentação de chapas e blocos dos navios nos estaleiros, aperfeiçoado o sistema de planejamento e controle da movimentação operária no interior do estaleiro e garantida maior mecanização e automação do processo de preparação do aço. Como vimos no primeiro capítulo, as técnicas japonesas foram amplamente difundidas em diversos países do mundo. O Brasil não ficou fora.



O II PCN previa a construção de 5.100.000 TPB e a importação de 200.000 TPB, já que, segundo avaliação da Sunamam, as necessidades eram maiores que a capacidade instalada dos estaleiros. Desta vez Ishibrás e Verolme ficaram responsáveis por 56,7% da produção.

O perfil das encomendas deste Plano seguiu a tendência mundial de diversificação da produção, concentrada até então nos tanques. Mas, ainda assim, as embarcações ligadas ao segmento do petróleo, como os petroleiros, os mineropetroleiros e os petroquímicos, correspondiam a 49% do total das encomendas do II PCN (PESSANHA, 2012, p. 62). Em 1975, a construção mundial de tanques correspondia a 79,73% da produção mundial. A frota brasileira aumentou de 400 mil TPB em 1930 para 9,5 milhões de TPB em 1983.<sup>69</sup>

**Tabela 2**  
**Perfil das novas encomendas 1975-1979**

<b>Tipo de embarcação</b>	<b>Unidade</b>	<b>TPB</b>	<b>% em TPB</b>	<b>Valor (Cr\$ em milhões)</b>	<b>% do Cr\$ em milhões</b>
Petroleiros	4	1.108.000	20,8	2.292,4	10,9
Mineropetroleiros	11	1.477.000	27,7	3.971,7	18,9
Graneleiros	52	1.492.000	28,0	5.538,7	26,4
Cargueiros	68	914.500	17,2	5.466,0	26
Navegação interior	489	206.160	3,9	1.241,8	5,9
Lash	2	50.000	0,9	316,4	1,5
Frigoríficos	6	38.244	0,7	777,4	3,7
Químicos e petroquímicos	5	26.600	0,5	322,8	1,5

69. Esta frota, contudo, ainda era insuficiente para a demanda nacional e a dependência de embarcações estrangeiras sempre foi constante. Dados da SUNAMAM mostram que em meados da década de 1980 o percentual de navios estrangeiros em relação à carga transportada na exportação correspondia a cerca de 80% do total. Ver Pereira (2012, p. 52).

Navegação portuária	126	13.000	0,2	912,0	4,4
Roll-on Roll-off	2	6.000	0,1	159,8	0,8
Total	765	5.331.504	100,0	20.999	100

Fonte: SINAVAL, Programa de Construção Naval – Perfil das Novas Encomendas, 1975-1979 (PESSANHA, 2013, p. 63)

Num quadro de desaceleração das potências mundiais da indústria, o Brasil e outros países com menor tradição no setor alcançaram os mais altos números da produção naval internacional. Segundo pesquisa da Lloyd's Register do Brasil no ano de 1979 e no primeiro semestre de 1980, o país chegou ao segundo lugar no ranking mundial de volume de encomendas, em virtude do quadro de desaceleração na produção de navios e da injeção de recursos e encomendas do II PCN.

**Tabela 3**  
**Produção mundial de navios (em milhões de TPB)**

<b>País</b>	<b>1980*</b>	<b>1979</b>
Japão	7,985	4,697
Brasil	2,081	0,665
Espanha	2,030	0,630
EUA	1,625	1,352
França	1,467	0,719
Polônia	1,146	0,461
Suécia	0,948	0,459
Grã-Bretanha	0,867	0,691
Alemanha Ocidental	0,823	0,437
Coreia do Sul	0,735	0,495
Itália	0,724	-
Iugoslávia	0,717	-

Fonte: Lloyd's Register do Brasil Ltda (*apud* PESSANHA, 2012, p. 64)

\* Dados referentes apenas ao 1º semestre de 1980

Nossa pesquisa de campo, entretanto, indica elementos de contestação aos dados da época. Um ator político importante desse processo relatou em entrevista que o Brasil nunca chegou a tal patamar de produção de TPB na década de 1970 e que os dados de um estaleiro foram manipulados. O cenário político de repressão e o discurso ufanista do regime militar nos fazem considerar esta suposição relevante:

Eu prefiro não falar em detalhe sobre isso... Na realidade, para mim, que vivi tudo isso, aquilo não era sério. A coisa era um tal de fazer dinheiro fácil impressionante. Eu até hoje ouço bobagens e fico calado para não prejudicar o setor... cada coisa ridícula, ridícula! (...) Que o Brasil foi o 2º maior construtor de navios do mundo, nunca foi! Olha, nunca chegou nem perto disso! E a comparação que fazem é de uma levandade tão brutal e boçal que é impressionante. É só comparar o primeiro plano de construção naval como um todo, que passou uma década sendo construído, a construção de um estaleiro durante um ano e dizer que nós éramos o segundo... é ridículo. Eu escuto isso com um pouco de vergonha, fico calado... (Entrevista concedida à autora em 2011. O entrevistado pediu para não ser identificado).

De fato o II PCN se mostrou insustentável e a produção naval nacional recuou. As encomendas não foram entregues e parte das dívidas não foram pagas. Este Plano, que previa a ampliação da frota para 9.438.000 TPB e o aumento da construção naval em 178%, não foi tão bem sucedido quanto os outros, tanto por fatores externos, como o quadro internacional de produção naval já discutido no capítulo anterior, quanto internos.

No Brasil os principais armadores nacionais – a Petrobras e a Vale do Rio Doce – deixaram de realizar encomendas; o governo extinguiu o subsídio a fundo perdido para os estaleiros; e decidiu

abandonar a participação direta no financiamento das embarcações. Foi diminuído o prazo de financiamento de navios, passando de 15 para 10 anos (PESSANHA, 2012, p. 66).

Com a escassez dos financiamentos e das obras em curso, os estaleiros recorreram a grandes volumes de empréstimos bancários, respaldados pela Sunamam. A autarquia, através da resolução n. 6.043 de 1979, iniciou um procedimento financeiro obscuro de aceite de duplicatas emitidas pelos estaleiros e negociáveis na rede bancária e a emissão de cartas de crédito. O procedimento funcionava da seguinte forma: os bancos adiantavam aos estaleiros recursos que seriam pagos primeiramente pela Sunamam e posteriormente pelos estaleiros à Sunamam (PESSANHA, 2012, p. 66).

Em 1980 teve início o Plano Permanente de Construção Naval (PPCN). O Plano diferia dos outros porque não contava com um programa de construção predefinido, estabelecia objetivos de curto prazo revistos anualmente e pretendia ser, como já indica o nome, um plano de caráter contínuo. A principal meta era contratar 3 milhões de TPB, distribuídas em parcelas de 1 milhão de TPB por ano, entre 1981 e 1983. O PPCN foi executado somente nos primeiros dois anos, com a entrega da metade do planejado, 1.098.558 TPB (GOULARTI FILHO, 2010, p. 262). Depois disso a indústria mergulhou num processo de retração.

Questionamentos à atuação da Sunamam favoreceram a já aguda crise do setor. Em virtude dos constantes atrasos nas entregas das encomendas, a alta inadimplência dos armadores e construtores e as dívidas que envolviam a Sunamam, foi aprovado o Decreto 88.420 de 21 de junho de 1983, que redefiniu as atribuições da autarquia. Seu mecanismo de financiamento foi mudado, criou-se um Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), responsável pela liberação de novos financiamentos, e os recursos arrecadados pelo Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM, antigo TRMM), base do FMM, passaram a ser gerenciados apenas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES, antigo BNDE), com autorização do CDFMM.

A partir da maior fiscalização e da diminuição do poder da Sunamam na gestão dos recursos, foram evidenciadas diversas irregularidades (envolvendo as já citadas duplicatas e cartas de crédito) e um grande volume de repasses de recursos da Superintendência aos armadores, sem qualquer controle (GOULARTI FILHO, 2010, p. 264). O empresariado do setor naval nacional defendia então a cartelização da indústria, a exemplo do que já vinha sendo feito no Japão, para preservar o parque industrial e impedir o sucateamento.

Em 1984, o governo não reconheceu o aval da Sunamam em relação às dívidas realizadas pelos estaleiros e deu início a uma apuração das irregularidades. Os bancos deixaram de aceitar as duplicatas, que posteriormente se descobriu teriam sido emitidas fora do prazo. A maioria dos estaleiros estava envolvida, porém o caso mais emblemático foi o do Estaleiro Mauá, que tinha dívidas avaliadas em 290 milhões de dólares, cerca da metade da dívida total da Sunamam e estaleiros. As investigações indicaram que a dívida de Mauá, Caneco, Ebin, Emaq, Ishikawagima, Mac Laren e Verolme, estimada em US\$ 580 milhões junto a 43 bancos, foi realizada em  $\frac{1}{4}$  do seu valor real, ou seja, os estaleiros fizeram saques superiores. A conclusão do inquérito investigativo indicou uma elevada oneração dos cofres públicos em benefício da contabilidade dos estaleiros (PESSANHA, 2012, p. 234-236; GOULARTI FILHO, 2010, p 263).

No auge da crise, o empresário Paulo Ferraz, proprietário do Mauá e presidente do Sindicato Nacional da Construção Naval (SINAVAL), cometeu suicídio na sede de sua Companhia. O caso ficou conhecido como o “Escândalo da Sunamam”.

Nesse cenário de profunda desconfiança, as negociações entre armadores e estaleiros também foram paralisadas, o que contribuiu para tornar o quadro ainda mais crítico.

O governo militar adotou medidas de abertura do setor naval, transformou as companhias nacionais em sociedades anônimas, deu concessões a armadores privados e estimulou o desenvolvimento dos estaleiros de capital externo. Contudo, também promoveu planos e subsídios para o desenvolvimento do setor

nacional. Inspirou um cenário de “milagre econômico”, sustentado pela exploração da mão de obra, a concentração de renda e a repressão, que levou o Brasil à discutível posição de 2º maior produtor nacional de TPB. Em meados dos anos 1980 o setor mergulhou num profundo processo de retração.

## **2.4 Lei do Petróleo, abertura econômica e privatizações (1990-2000)**

Em 1986, na gestão de José Sarney (1985-1990), período inicial da abertura política democrática, o Ministério dos Transportes sugeriu uma nova proposta para o setor, que privilegiaria o CDFMM em detrimento da Sunamam, e reafirmaria a importância do caráter nacional do setor. A chamada Política Nacional de Navegação da Marinha Mercante estava contida no Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes (Prodest), previsto para o período entre 1986 e 1989. Nesse contexto, a Sunamam assumiu um caráter mais normativo e fiscalizador. Em janeiro de 1989, através da Medida Provisória 27, foram extintos 14 órgãos da administração federal. A Sunamam foi incluída (GOULARTI FILHO, 2010, p. 264-265).

No final da década de 1980, a indústria operava com uma capacidade ociosa de quase 60% e empregava cerca de 17.965 trabalhadores. A frota do Lloyd Brasileiro, que frequentava em torno de 250 portos em todos os continentes, foi se tornando obsoleta, assim como a dos outros principais armadores privados, dentre os quais a Frota Oceânica, Aliança, Paulista, Netumar, Mercantil e Libra.

Nos anos 1990 a situação econômica serviu como justificativa para as privatizações, aberturas das empresas ao capital externo, fechamento de autarquias e cortes nos investimentos.<sup>70</sup> A Lloyd Brasileiro entrou no Plano Nacional de Desestatização e suas embarcações foram vagorosamente leiloadas por preços muito abaixo do mercado. Os “grandes dinossauros” da Lloyd, apodrecendo

---

70. Na Argentina, como mostram Russo (2013) e Frassa (2013), o quadro foi bastante semelhante e serviu como justificativa para o presidente Carlos Menen realizar a convertibilidade da moeda argentina ao dólar.

na Baía de Guanabara, tornaram-se símbolos da má gestão do Estado e serviram como um importante argumento simbólico a favor da privatização.

A indústria naval desenvolveu-se fortemente atrelada ao poder público estatal, dependente não só do financiamento da produção, como também da absorção da demanda produzida. Sem este apoio, a indústria enfrentou grandes dificuldades.

As avaliações sobre a crise da indústria naval no Brasil são variadas e existem no ambiente acadêmico opiniões diferentes sobre suas razões. Alguns autores afirmam que o problema principal foi a desnacionalização e a desregulamentação do setor de transporte marítimo brasileiro (que reduziu a demanda por embarcações nacionais) e a ausência de subsídios no período.<sup>71</sup> Outros defendem que, ao contrário, o problema da indústria foram os excessos de subsídios sem controle, a dependência ao setor estatal e a ausência de uma estratégia global da indústria que focasse também no mercado externo.<sup>72</sup> Todos concordam, entretanto, que os motivos foram múltiplos e a inflação do período no Brasil somada aos fatos de corrupção envolvendo a Sunamam, decisivos.

Entre 1982 e 1999 o governo brasileiro não promoveu mais políticas estatais objetivas para o setor, diferente do que vinha acontecendo desde 1950.

**Tabela 4**  
**Planos da indústria da construção naval brasileira - 1950-1980**

PLANOS	PERÍODO	PREVISÃO DE ENTREGA TPB
Plano de Metas - Meta 28	1958-1962	285.000
Programa de Construção Naval	1963-1965	545.700
Plano de Emergência da Construção naval	1968-1970	365.570
I Plano da Construção Naval	1971-1975	2.234.840
II Plano da Construção Naval	1975-1980	4.604.410
I Plano Permanente da Construção Naval	1981	966.820
II Plano Permanente da Construção Naval	1982	131.783

Fonte: Alcides Goularti Filho, 2011, p. 7

71. Ver, por exemplo, Jesus (2013); Pessanha (2012); Goularti Filho (2011, 2010), entre outros.

72. Ver, por exemplo, Pasin (2002, p. 128).

Em 1999, numa reforma da Constituição de 1988, ficou legalmente autorizado o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior por embarcações estrangeiras, o que fragilizou ainda mais o segmento nacional.<sup>73</sup> Ocorreram outras mudanças no marco regulatório, como o fim das conferências fechadas de fretes, a isenção do AFRMM para diversas cargas e o fim dos subsídios à construção. A ausência de financiamento ao setor fortaleceu o plano de desnacionalização das empresas brasileiras. Estimulou-se também a venda de empresas privadas a grandes grupos internacionais entre 1990 e 2000. Tal conjunto de medidas contribuiu ainda mais para a concentração do setor nas mãos dos grandes monopólios já existentes no ambiente internacional. As companhias de navegação, que já dominavam o comércio mundial, passaram a dominar também a cabotagem brasileira (Goularti Filho, 2010, p. 267-269).

A Flumar (fundada em 1970) foi vendida em 1996 para o grupo francês LDA e o norueguês KGJS; a Aliança (1950), para a alemã Hamburg Sud<sup>74</sup> em 1998; a Libra (fundada em 1966), para a chilena Companhia Sudamericana de Vapores (CSAV) em 1999; e a Mercosul Line (1999), para o grupo dinamarquês Maersk em 2006. A Cia. Mercantil (antiga Cia. Comércio e Navegação, do Estaleiro Mauá), a Netumar, a Interunion, a Paulista e a Viamar faliram na década de 1990.<sup>75</sup>

Os estaleiros Verolme e Ishibrás tentaram realizar uma fusão, mas não obtiveram sucesso. O Estaleiro Mauá teve suas instalações arrendadas. Vários estaleiros fecharam as portas de um dia para o outro, como foi o caso do Estaleiro Caneco. O segmento empresarial do setor naval do Rio de Janeiro também perdeu a liderança e o controle da Federação das Indústrias do estado (Firjan), ocupada por estes empresários há décadas.

Na segunda metade de 1990, algumas contraditórias medidas ligadas ao segmento do petróleo, que teoricamente objetivavam

---

73. Artigo 178 da Constituição Federal.

74. A alemã Hamburg Sud, uma das maiores companhias de navegação do mundo, também adquiriu no mesmo ano as linhas para a Europa da Transroll, fundindo esta Companhia à Aliança. Ver Goularti Filho (2010, p. 267-268).

75. A Cia. Mercantil faliu em 1988; a Netumar, em 1994; a Interunion, em 1996; e tanto a Paulista quanto a Viamar, em 1999.



a retomada da indústria naval, foram realizadas pelo governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003).<sup>76</sup> Em 1995, o Congresso Nacional aprovou a Emenda Constitucional n. 9, que deu nova redação ao artigo 177 da Constituição Federal. Segundo a Emenda, a União poderia contratar, com empresas estatais ou privadas: a) pesquisa e lavra de jazidas; b) refino do petróleo nacional ou importado; c) importação e exportação de petróleo, derivados e gás natural; d) transporte de petróleo, derivados e gás natural.

Em seguida, foi aprovada a Lei 9.478 de 1997, conhecida como Lei do Petróleo, que revogou a legislação varguista de monopólio estatal da União da pesquisa, do refinamento e do transporte de petróleo e gases raros no território nacional. A nova lei abriu o mercado de petróleo no Brasil, estimulou a exploração *offshore*, incitou a contratação de serviços de embarcações para apoio marítimo e expôs a indústria nacional ao setor externo (FURTADO, 2002). Criou a Transportes Petrobras S.A. (Transpetro), empresa subsidiária integral da Petrobras que presta serviços a diversas distribuidoras e à indústria petroquímica, mas tem a Petrobras como principal cliente.

Tais mudanças no Brasil alteraram substancialmente os sistemas industriais e de inovação, centrados anteriormente nas estatais. Foi no ano de 1997 que a multinacional anglo-holandesa Shell entrou no mercado brasileiro de gás natural ao comprar parte das ações da Companhia de Gás de São Paulo (Comgás), e a norte-americana Chevron (Texaco) instalou seu escritório de Exploração e Produção de Petróleo no Rio de Janeiro. Em 2001, foi a vez da norueguesa Statoil.<sup>77</sup>

A aprovação da Lei do Petróleo atraiu também o investimento de grupos estrangeiros no setor dos estaleiros navais: Keppel (Brasfels) e Jurong (Mauá-Jurong) de Singapura, sendo este uma *joint venture* com a Ishikawagima; Aker Yards (Aker Promar), da Noruega, e Chouest-Navship, norte-americana (JESUS, 2013, p. 43).

---

76. As reflexões a seguir, que vão até o final do item “A Retomada da Indústria Naval”, já foram em parte publicadas no capítulo 12 do já citado livro de Elina Pessanha, *Os Operários Navais* (2012). Ver neste livro, “A Retomada da Indústria Naval nos Anos 2000”, de Elina Pessanha e Luisa Barbosa Pereira.

77. Conforme informações disponíveis nos sites das empresas, ver: <http://www.shell.com/brazil/aboutshell/centenary/first-100-years/1990.html>; <http://www.statoil.com/brazil/pt/about/pages/default.aspx>; <http://www.chevron.com.br/negocios/nossa-historia.aspx>. Acesso em: 30/09/2013.

A participação de navios com bandeira brasileira, que já estava em queda, passou de 49,6% em 1980 para 21% na década de 1990. A frota nacional também declinou, de 9,5 milhões de TPB em 1983 para 6 milhões TPB no ano 2000. O emprego no setor caiu de 39.155 trabalhadores no ano de 1979 para 1.880 em 1998. O BNDES, que cumprira o papel de estimular a industrialização no Brasil, tornou-se o coordenador do Programa Nacional de Desestatização.

**Tabela 5**  
**Volume de produção e número de trabalhadores (1960-1998)**

ANO	EMPREGADOS	TPB CONTRATADAS	TPB ENTREGUES	SALDO
1960	1.430	73.320	0	73.320
1961	5.850	37.300	3.100	107.520
1965	11.600	118.160	15.740	338.870
1970	18.000	197.900	101.850	541.200
1971	18.500	1.349.550	174.000	1.716.750
1972	19.200	262.800	314.600	1.664.950
1973	20.000	384.700	259.500	1.790.150
1974	21.500	3.272.380	310.650	4.751.880
1975	23.000	1.965.920	474.600	6.243.200
1976	25.000	24.300	586.000	5.681.500
1978	31.000	203.640	820.680	4.543.860
1979	39.155	553.400	1.394.980	3.702.280
1980	33.792	337.300	1.193.800	2.845.780
1981	34.472	1.252.700	1.183.180	2.915.300
1985	21.463	599.975	772.814	2.219.211
1990	13.097	440.000	420.790	1.887.391
1996	5.562	65.120	235.150	759.092
1997	2.641	138.000	110.237	786.855
1998	1.880	6.000	149.117	643.738
TOTAL TPB		15.817.035	15.173.297	-----

Fonte: SINAVAL (Sindicato Nacional das Indústrias de Construção Naval). *Revista do BNDES*, n. 18, p. 13, 2002

Em dezembro de 2000, no segundo mandato do governo de Fernando Henrique Cardoso, foi lançado o Programa Navega Brasil que previa a compra de três novos navios para a Petrobras. O Programa passou a utilizar a maior parte das verbas do antigo FMM para a recomposição da frota e aumentou em 5% a participação limite do fundo nas operações da indústria naval. Modificou ainda o acesso às linhas de crédito para estaleiros e armadores e dilatou o prazo máximo do empréstimo para a construção naval de 15 para 20 anos (GOULARTI FILHO, 2010, p. 269).

A Petrobras, contudo, continuava a fazer novas encomendas de plataformas no exterior. A capacidade ociosa do setor no país era extremamente alta e não existiam regras especificando o grau de nacionalização das embarcações, o que fragilizava todo o setor. Em 1999, das 12 unidades de produção encomendadas pela Petrobras, apenas uma estava sendo construída no Brasil (JESUS, 2013, p. 56).

O Programa Navega Brasil foi alvo de críticas devido à baixa prioridade dada pelo governo federal ao investimento de recursos, que deveriam proceder do BNDES. As críticas foram feitas principalmente pelos sindicatos classistas.<sup>78</sup> De fato, como mostra o Gráfico 1, o aporte financeiro à navegação e à construção naval foi concretizado de forma efetiva somente a partir do ano de 2003. Os dados do período indicam que o Navega Brasil não se consolidou como um programa real de desenvolvimento do setor naval.<sup>79</sup> Sem financiamento do BNDES, a Petrobras cancelou a licitação.<sup>80</sup>

---

78. Ver matérias publicadas na revista Problemas Brasileiros, n. 359, set./out. de 2003, e no jornal Gazeta Mercantil, n. 77802, de 9 de março de 2004, e a entrevista de Luiz Chaves, ex-presidente do Sindimetal-Rio, publicada no site do Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar). Disponível em: <http://www.sindmar.org.br/CLIPPING.ASP?ID=11118>. Acesso em: 22/11/2009.

79. Algumas análises, entretanto, discordam desta interpretação e avaliam o Programa Navega Brasil como bem-sucedido, sendo o marco inicial da fase de retomada do setor naval. Ver, por exemplo, Jesus (2013, p. 72); Pasin (2002, p. 123); Favarin et al. (2009, p. 11).

80. Como indicam entrevistas realizadas pela pesquisa e a matéria do jornal Gazeta Mercantil, de 9 de março de 2004.

## Gráfico 1

### Fundo da Marinha Mercante e desembolso para construção naval e navegação (em R\$ milhões)



Sobre o programa e o cenário de crise da indústria naval, o presidente do Sindicato dos Marítimos (Sindmar), Severino Almeida, em entrevista concedida a autora enfatizou:

Durante os anos 80 nós vivemos com a perspectiva da morte. Em meados dos anos 80, anos 90, sabíamos que íamos morrer. Sabíamos em quantos anos... Inclusive o governo Fernando Henrique Cardoso ajudou muito nisso, no estabelecimento daquele programa Navega Brasil. Um horror! Não deu em nada! Passamos anos nessa agonia de Navega Brasil (Severino Almeida, presidente do Sindmar, 13/09/2011).

O Brasil, no ano 2000, passou para a 15<sup>a</sup> posição mundial no cenário de construção naval, empregando 1.900 trabalhadores. O desmonte do setor nacional de navegação foi consolidado com a privatização do Lloyd Brasileiro (1997) e da Docenave (1993), a desnacionalização e a quebra de armadores nacionais. O setor naval parecia estar em fase terminal.

## 2.5 Retomada da indústria naval 2000-2010

### 2.5.1 Primeiros passos da retomada

O estado do Rio de Janeiro, que tinha sua atividade industrial bastante concentrada no setor naval, foi a região que primeiro despontou na retomada do segmento e contou com a ação de diferentes atores sociais para isso. No final dos anos 1990, apenas os estaleiros Caneco, Sermetal (ex-Ishibrás), Promar e o Renave/Enavi mantinham atividades, mesmo que mínimas. Sindicatos classistas, patronais, Justiça, parlamentares e atores do Poder Executivo estadual realizaram diferentes iniciativas para solucionar os entraves e promover um “pacto” pela indústria e pela configuração de uma situação propícia à retomada.<sup>81</sup>

Como indica Sardan (1995), a configuração desenvolvimentista se dá, entre outros aspectos, pela existência de um universo amplo de especialistas, burocratas, responsáveis por organizações e entidades não governamentais, técnicos, chefes de projeto, em ação para desenvolver determinada localidade. Esses atores, chamados de *grupos estratégicos*,<sup>82</sup> dispõem de diferentes níveis de poder e não necessariamente defendem os mesmos modelos de desenvolvimento. Contudo, são fundamentais para consolidar uma *configuração desenvolvimentista* (SARDAN, 1995, p. 5-6).

Nossa pesquisa mostra que a dinâmica de atuação dos diferentes atores sociais citados foi central não só para reaquecer a indústria naval no estado e estimular a demanda da Petrobras por embarcações de apoio marítimo, mas igualmente para fomentar a irradiação da indústria para todo o Brasil.<sup>83</sup> Algumas das iniciativas foram:

a) Criação do Fórum Intersindical da Indústria Naval do Rio de Janeiro, composto por diversos sindicalistas do setor

---

81. De maneira geral, observamos nas pesquisas do já citado projeto “In the same boat” uma atitude muito semelhante dos sindicatos dos trabalhadores navais do Brasil em relação aos de outras partes do mundo, nos momentos de retração do setor.

82. Para Sardan, os grupos estratégicos são como tipos ideais que ajudam a analisar a convergência de estratégias por meio de configurações desenvolvimentistas. Seriam agregados sociais variáveis e dinâmicos que se posicionam de maneira diversa na arena, incorporando interesses e estratégias ora individuais, ora coletivas.

83. Opção esta contraditória, já que, na nova fase de crescimento da indústria, setores do Rio de Janeiro questionaram a saída dos capitais do estado do Rio para outras regiões.

patronal e classista, dentre os quais: engenheiros, metalúrgicos, marítimos, petroleiros e empresários.

b) Formação de um grupo composto por governo, empresários e trabalhadores do setor naval dentro da Câmara Setorial de Bens de Capital.<sup>84</sup>

c) O Sindimetal-Rio, o governo do estado do Rio de Janeiro, o Sindmar, o SINAVAL, empresários, o governo federal, o Poder Legislativo estadual e federal e representantes do capital nacional e estrangeiro formaram também um grupo estadual de defesa da indústria naval que formulou marcos legais para protegê-la e sugeriu a criação de uma Secretaria de Estado para tratar dos problemas do setor.

d) Foi realizada, através do estímulo governamental fluminense, uma associação de grupos nacionais com grupos de países com tradição na indústria naval; estimulado o aumento no aporte de recursos federais à indústria; e criados mecanismos para atrair investidores e usuários de embarcações.

Em virtude dessas ações, em especial as da Câmara Setorial, viveu-se durante um curto período – entre 1992 e 1993 – o aumento de emprego no setor. O governo de Anthony Garotinho (1999-2002), no Rio de Janeiro, também criou a Secretaria Estadual da Indústria Naval, Energia e Petróleo (1999), focada na retomada do segmento, e foi aprovada a Lei 3.851 de junho de 2002, conhecida como Lei Valentim, que teve como objetivo blindar a indústria naval fluminense em face do mercado de importações, contrariando de certa forma a Lei do Petróleo.<sup>85</sup>

O estado do Rio obteve em negociação com o governo federal a ampliação dos prazos e dos financiamentos com recursos do Fun-

---

84. Para mais informações sobre a Câmara Setorial da Indústria Naval, ver Pessanha (2001, p. 95-96).

85. Na Lei do deputado estadual Edmilson Valentim (PCdoB-RJ), ex-diretor do Sindimetal-Rio, incidia a alíquota de 18% no ICMS em operações de admissão temporária e de importação de bens e prestação de serviços de qualquer item destinado à indústria do petróleo fluminense, estimulando assim a produção local e encarecendo produtos e serviços vindos de outras regiões. Uma iniciativa parecida já tinha sido realizada pelo deputado federal Carlos Santana (PT-RJ) em 1992, para definir uma política de construção naval no país. O projeto indicava linhas de prioridade para investimentos no setor, recomposição das alíquotas de importação cobradas sobre a carga dos navios estrangeiros aqui aportados e taxas sobre a navegação de cabotagem. Esses recursos comporiam o FMM, tradicional base dos subsídios ao setor naval. O projeto de Santana, entretanto, não foi aprovado.

do de Marinha Mercante de 12 para 20 anos. Pressionou a Agência Nacional de Petróleo (criada em 1998) no sentido do aumento do índice de nacionalização da sua compra de navio, o que ocorreu a partir da 5ª rodada de licitações promovidas pela Agência.<sup>86</sup> As rodadas realizadas até 2003 apresentaram propostas de conteúdo local entre 25 % e 54 %, incluindo as fases de exploração e produção. A partir da Rodada 5, tais porcentagens ficaram entre 69 % e 89 % (JESUS, 2013, p. 59). Estas ações beneficiaram diretamente o Rio de Janeiro, responsável por mais de 70 % da produção nacional de petróleo (GITAHY & JESUS, 2009, p. 3908).

Dos 247 poços exploratórios em atividade no país, cerca de 76 estão no Rio de Janeiro. O estado também liderava em 2011, de forma isolada, a distribuição da produção total de petróleo e gás natural.

**Tabela 6**  
**Produção de petróleo e gás – dezembro 2011**

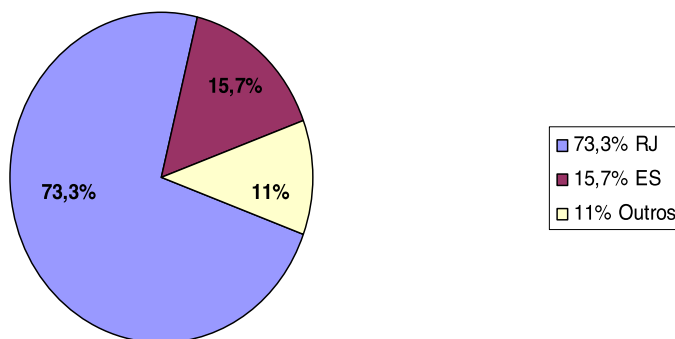
<b>Estado</b>	<b>Petróleo (bbl/d)</b>	<b>Gás Natural (Mm3/d)</b>	<b>Produção Total (boe/d)</b>
Rio de Janeiro	1.622.603	27.501	1.795.586
Espírito Santo	347.120	12.431	425.312
Amazonas	33.764	11.634	106.940
Bahia	43.191	7.862	92.643
São Paulo	52.332	5.970	89.886
Rio Grande do Norte			

Elaboração própria. Fonte: ANP/ SDP/SIGEP – Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural, dezembro 2011. Disponível em: [www.anp.gov.br](http://www.anp.gov.br). Acesso em: 12/06/2012

86. Infelizmente, a nossa pesquisa não conseguiu identificar quais partes dos navios eram essas. Se as de maior conteúdo tecnológico agregado ou não.

## Gráfico 2

### Distribuição da produção de petróleo por estado



Elaboração própria. Fonte: ANP/ SDP/SIGEP – Boletim da Produção de Petróleo e Gás Natural, dezembro, 2011. Disponível em: [www.anp.gov.br](http://www.anp.gov.br). Acesso em: 12/06/2012

Outro estímulo estadual ao setor ocorreu em 1999, com o Programa de Nacionalização das Embarcações de Apoio a Plataformas de Petróleo no Rio de Janeiro, lançado pela Secretaria Estadual da Energia, da Indústria Naval e Petróleo, no mesmo ano de sua criação. O programa consistia na substituição das embarcações de apoio marítimo das prestadoras de serviço à Petrobras por embarcações fabricadas no estado.

Para Furtado (2002), nesse contexto de abertura comercial e fim do monopólio nacional, é possível considerar que a indústria de fornecedores brasileiros não entrou completamente em declínio porque a Petrobras, sob pressão do governo do estado do Rio, garantiu algumas encomendas aos estaleiros navais. Este mesmo autor, em publicação posterior e conjunta com outros pesquisadores, mostrou que a empresa passou a demandar mais dos fornecedores locais, mesmo no ambiente de dificuldade produzido pela abertura econômica, que enfraqueceu o segmento nacional e evidenciou sua baixa capacidade competitiva diante dos grandes produtores mundiais (FURTADO et al., 2003, p. 7).

De fato, em 1999 foi lançado o Programa de Apoio Marítimo (Pro-



refam) pela Petrobras, que estabeleceu no edital de concorrência internacional a exigência de navios de bandeira brasileira e que a montagem dos módulos nas plataformas e a finalização das unidades de produção deveriam ser feitas no Brasil (JESUS, 2013, p. 57). A Petrobras inicialmente licitou e contratou 22 embarcações, mas três contratos foram cancelados.

Apesar das ações realizadas, foi principalmente a partir de 2004, no governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010), que um novo ciclo foi inaugurado para a indústria naval do país. O governo promoveu a continuidade do Prorefam, que desenvolveu mais duas fases: Prorefam 2, na qual foi realizada a contratação de 30 novas embarcações e 21 modernizações e jumborizações, e Prorefam 3, que ocorreu no âmbito da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), e que prevê a contratação de 146 embarcações de apoio que deverão atender ao conteúdo local mínimo, no período 2008-2014.

**Tabela 7**  
**Fases do Prorefam**

<b>FASES</b>	<b>DATA</b>	<b>ENCOMENDAS</b>
1º Prorefam	1999	Contratação de 22 embarcações.
2º Prorefam	2003	Contratação de 30 novas embarcações e 21 embarcações e jumborizações.
3º Prorefam	2008-2014	Contratação de 146 embarcações de apoio (atendendo conteúdo local mínimo).

Fonte: Jesus (2013, p. 58)

Em 2003, a Petrobras lançou o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp) e, em 2004, iniciou a principal ação de fomento ao setor, o Programa de Expansão e Modernização da Frota de Apoio Marítimo (Promef).

Estes dois programas são os pilares da retomada e tiveram como objetivo estimular a participação da indústria nacional no segmento de petróleo e gás. Analisaremos suas características gerais a seguir.<sup>87</sup>

### **2.5.2 Promef e Prominp**

O Promef faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal e tem como objetivos principais renovar a frota da companhia para garantir mais autonomia e controle no transporte de sua produção e construir navios com índice de nacionalização de até 70%. Pretende impulsionar a modernização e a construção de estaleiros.

O programa é gerido pela Transpetro, empresa que atualmente é a maior armadora da América Latina e principal companhia de logística e transporte de combustíveis do Brasil. Atende às atividades de deslocamento e armazenamento de petróleo e derivados, álcool, biocombustíveis e gás natural.

Segundo dados da própria empresa, o Promef tornou-se responsável pela geração de mais de 15 mil empregos diretos na indústria naval. A armadora estatal, no início do Programa, tinha a previsão de que o setor chegaria a oferecer 40 mil empregos diretos e 160 mil indiretos com o anúncio de novas construções, implantação e expansão de estaleiros e o estímulo a áreas ligadas ao setor, como navepeças, siderurgia e metalurgia.

O grande volume de encomendas numa indústria que estava praticamente paralisada gerou um ambiente de otimismo. Mesmo com a possibilidade de impacto da crise econômica mundial, que explodiu no mercado norte-americano em 2008, a indústria man-

---

87. Outras iniciativas, além do Promef e do Prominp, foram: o Programa Empresa Brasileira de Navegação (EBN); a regulamentação do transporte aquaviário, dando preferência às empresas de bandeira brasileira (Lei 9.432/1997 e Resolução Antaq 495/2005); a concessão de benefícios às embarcações registradas no Registro Especial Brasileiro (REB); o estabelecimento de taxas de juros e participações diferenciadas nos financiamentos com recursos do FMM (Resolução CMN 3.828/2009); a criação do Fundo de Garantia à Construção Naval (Lei 11.786/2008); a desoneração da cobrança de IPI incidente sobre peças e materiais destinados à construção de navios por estaleiros nacionais (Decreto 6.704/2008 e Lei 11.774/2008); e a Lei n. 10.893 de 2004, que consolidou a Legislação do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) do FMM.

teve sua carteira e inicialmente não cogitou demissões.<sup>88</sup> Como salientou o coordenador do Fórum Intersindical da Indústria Naval e ex-presidente do Sindimetal-Rio em 2009, quando perguntado sobre a possibilidade de a crise arrefecer o desenvolvimento do setor:

Não há sinais de crise. Há perspectiva de crescimento da indústria naval. Agora, por que a crise não afeta? Porque a indústria naval em todo mundo está com sua carteira cheia de obra. Até 2020 a carteira está cheia de obra... (Luiz Chaves, entrevista realizada pela autora, 19/05/2009).

As boas expectativas do coordenador do Fórum são explicadas em parte pela segunda onda de investimentos do Promef, que ocorreu exatamente em 2009. A Petrobras havia encomendado 896 embarcações, entre plataformas, navios e barcos de apoio, e destinado recursos a novos canteiros de obras, que somavam R\$ 8,4 bilhões. No mesmo período o famoso empresário Eike Batista<sup>89</sup> anunciou o projeto de um novo estaleiro na cidade de São João da Barra, norte fluminense. Previsto inicialmente para a cidade de Biguaçu, em Santa Catarina, no valor de US\$ 600 milhões, o projeto acabou não concretizado nesta região em virtude da incisiva pressão social contrária à instalação do empreendimento, que causaria danos ambientais.<sup>90</sup> Em 2010 a capacidade produtiva dos estaleiros do Rio de Janeiro superava a de qualquer outro estado do país.

---

88. Outros setores, contudo, realizaram demissões e cortes. Ver, por exemplo, Pessanha, Alemão & Soares (2009).

89. O “império” do empresário Eike Batista, qualificado pela Forbes em 2011 como o 7º homem mais rico do mundo, começou a ruir exatamente em virtude das grandes expectativas geradas pelo setor naval e de petróleo, expectativas estas que não se confirmaram. Em 2013, o empresário brasileiro saiu da lista Forbes e pediu recuperação judicial da empresa, com base na Nova Lei de Falências.

90. Pude investigar mais detalhadamente esse episódio em virtude do trabalho de final de curso da disciplina Desenvolvimento, Trabalho e Ambiente, ministrada no PPGSA/IFCS pelos professores Neide Esterici, José Ricardo Ramalho e Horácio Antunes, intitulado “Qual desenvolvimento?: uma discussão sobre a relação entre indústria naval, desenvolvimento e meio ambiente”. As reflexões estimuladas por estes professores e pela turma, aos quais eu agradeço, foram de grande valia para a compreensão da retomada da indústria naval no Brasil nos anos 2000 e a elaboração deste livro.

**Tabela 8**  
**Capacidade produtiva dos estaleiros**

Estaleiro	Estado	Proc. Aço (mil T ano)	Area (mil m )	Dique Seco	Carreira	Cais
Eisa	RJ	52	150	0	2	3
BrasFels	RJ	50	410	1	3	2
Rio Nave	RJ	48	150	0	2	4
Enavi-Renave	RJ	40	200	4	-	1
Mauá	RJ	36	334	1	1	4
STX Brasil	RJ	15	120	1	1	1
Aliança	RJ	10	61	0	1	2
Superpesa	RJ	10	96	0	1	1
SRD	RJ	10	85	1	1	2
Cassinú	RJ	6	30	2	-	1
São Miguel	RJ	5	21	0	1	2
UTC	RJ	nd	112	0	0	2
Setal	RJ	nd	nd	0	0	1
CBD	RJ	nd	nd	1	0	1
Sermetal	RJ	nd	nd	1	0	1
MacLaren Oil	RJ	6	30	0	0	1
Wilson, Sons	SP	10	12	1	1	1
<b>Total Sudeste</b>		<b>298</b>	<b>1.821</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>30</b>
Navship	SC	15	175	0	1	2
Detroit	SC	10	90	0	1	1
TWB	SC	10	78	0	1	1
Itajai	SC	12	177	1	1	1
Rio Grande	RS	30	100	1	1	1
Quip	RS	0	70	0	0	1
<b>Total Sul</b>		<b>77</b>	<b>690</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>7</b>
Atlântico Sul	PE	160	1.500	1	2	2
Inace	CE	15	180	1	0	2
<b>Total Nordeste</b>		<b>175</b>	<b>1.680</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
Rio Maguari	PA	6	120	2	0	0
<b>Total Norte</b>		<b>12</b>	<b>120</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Total Brasil</b>		<b>562</b>	<b>4.311</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>42</b>

Fonte: SINAVAL, 2010

As encomendas do Promef somaram 49 navios, sendo 23 na primeira fase e 26 na segunda; 41 embarcações foram licitadas com investimento de R\$ 9,6 bilhões. Os ganhadores do processo licitatório foram os estaleiros Mauá (quatro navios), o Superpesa (três navios) e Ilha S/A – EISA (quatro navios), estes do Rio de Janeiro, e os estaleiros Atlântico Sul (22 navios) e Promar<sup>91</sup> (oito navios), ambos de Pernambuco. O Promef conta com três fases e a previsão inicial de lançamento da última era no final de 2013, fato que não havia ocorrido até dezembro deste mesmo ano.

Os navios, entretanto, vêm sendo entregues com problemas e atrasos. Apenas cinco navios do Promef 1 tinham sido enviados à Transpetro até 2013. São eles: navios Celso Furtado (2011), Sergio

91. O Estaleiro Promar já possuía uma planta em Niterói, no estado do Rio de Janeiro. Atualmente, o Estaleiro realiza uma parceria com a STX, gigante coreana associada também à Rio Nave, e com a Aker.

Buarque de Hollanda (2012) e Rômulo Almeida (2013), do Estaleiro Mauá; navios João Cândido (2012) e Zumbi dos Palmares (2013), do Estaleiro Atlântico Sul.<sup>92</sup> Um levantamento de 2012 do SINAVAL indica o quadro geral da produção dos navios.<sup>93</sup>

**Tabela 9**  
**Promef – Situação de construção dos navios e**  
**previsões de entrega até 2020**

Estaleiros/Navios	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<u>Estaleiro do Atlântico Sul (PE)</u>									
10 Suemaz	1	2	3	2	2				
4 Suemaz DP								3	1
5 Aframax						2	2	1	
3 Aframax DP									3
<u>Mauá (RJ)*</u>									
12 Navios de Produtos	2	1		2	3	3			
4 Panamax			3	1					
STX Promar (PE)									
8 Gaseiros			2	3	3				
<u>Estaleiro a definir</u>									
3 navios Bunker								1	2
Total: 49 navios*	3	3	8	8	8	5	2	5	6
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Navios Entregues à Transpetro<sup>96</sup>:</u></li> <li>Nov 2011 - Celso Furtado (Mauá)</li> <li>Mai 2012 - João Cândido (EAS)</li> <li>Jul 2012 - Sérgio Buarque de Holanda (Mauá)</li> <li>▪ <u>Lançamentos realizados:</u></li> <li>Dez 2011 - José de Alencar (Mauá)</li> <li>Nov 2012 - Zumbi dos Palmares (EAS)</li> <li>Nov 2012 - Anita Garibaldi (Mauá)</li> </ul>									

Fonte: SINAVAL, 2012

O atraso e a apresentação de problemas no navio, que foram justificados pelas empresas devido à dificuldade de encontrar mão de obra qualificada, fizeram a Petrobras suspender contratos firmados com o Estaleiro Atlântico Sul. Os fatos levaram também à desistência da gigante coreana Samsung, parceira tecnológica do estaleiro pernambucano, de permanecer na sociedade, e à aproximação do EAS com a IHI Marine, antiga Ishikawagima.<sup>94</sup>

92. Ver, por exemplo, o site G1: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/12/primeiro-navio-gaseiro-construido-no-rj-e-lancado-ao-mar-diz-transpetro.html>. Acesso em: 13/12/2013.

93. A tabela não inclui os dois navios entregues em 2013.

94. O tema foi noticiado em vários canais de comunicação. Ver, por exemplo, O Estado de São Paulo: <http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,petroleiro-esta-encalhado-ha-um-ano, 725332,0.htm> ou o Diário de Pernambuco: [http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/economia/2013/05/25/internas\\_economia,441280/um-ano-de-operacao-do-navio-joao-candido.shtml](http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/economia/2013/05/25/internas_economia,441280/um-ano-de-operacao-do-navio-joao-candido.shtml). Acesso em: 18/09/2013.

A prática de atrair investidores externos para transferência tecnológica se mantém constante no setor. Os principais parceiros internacionais são também os maiores estaleiros do mundo: a Hyundai Heavy Industries atua junto ao Estaleiro OSX (RJ); a Kawasaki Heavy Industries Ltd., junto ao estaleiro Enseada do Paraguaçu (BA e RJ); o Keppel atua no estaleiro BrasFels (RJ); o Jurong Shipyard tem atuação tanto no estaleiro Mauá (RJ) quanto no Jurong Aracruz (ES); a STX, no Rio Nave (RJ) e Aker Promar STX (RJ/PE), que também conta com a parceria da gigante europeia Aker Yards, entre outros.

Os atrasos, as dificuldades em relação à mão de obra e a dependência tecnológica mostram a defasagem e a fragilidade do setor mesmo no momento de retomada, especialmente nas regiões sem tradição no setor naval brasileiro. O Programa desenvolvido pelo governo para superar esses problemas é o Prominp.

Criado pelo Decreto presidencial n. 4.925, sob a coordenação do Ministério de Minas e Energia, o Programa atua no desenvolvimento tecnológico do setor naval e principalmente naquele que, segundo autoridades governamentais e donos de estaleiro, é o principal problema do segmento hoje em dia: a escassez de mão de obra qualificada.<sup>95</sup> As bases do programa foram o Plano Nacional de Qualificação Profissional, o Promimp Tecnológico, e o Estudo de Competitividade.

Jesus (2013, p. 102) destaca que, em virtude da falta de mão de obra, os estaleiros nacionais estão atrasados nas estratégias de produção adotadas mundialmente, como a terceirização do processo de fabricação de navios, devido à necessidade de fixar o trabalhador qualificado na empresa. Contudo, nossa pesquisa de campo indica que os estaleiros utilizam de forma frequente a mão de obra terceirizada em todos os setores da indústria (meio e fim), por mais que tal utilização possa ser menos comum do que

---

95. Como indicam Jesus (2013, p. 124) e também as declarações do presidente do Sinaval, reportagens de jornais, avaliações de mercado, entre outros. Ver, por exemplo, G1: "Procura por qualificação e mão de obra cresce na indústria naval". Disponível em: [www.g1.globo.com](http://www.g1.globo.com). Acesso em: 28/11/2012. Ou o site do Sinaval: "Há vagas, falta mão de obra": [www.sinaval.org.br](http://www.sinaval.org.br). Ou documento técnico do BNDES: "Contribuição para o Aperfeiçoamento de uma Política para a Indústria Naval e a Marinha Mercante": [www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br). Acesso em: 25/03/13.

em outros ramos produtivos.<sup>96</sup> A baixa oferta de trabalho qualificado é uma realidade que, do ponto de vista do capital, prejudica o desenvolvimento da indústria, mas que, do ponto de vista do trabalho, aumenta o poder de barganha dos operários e potencializa sua ação coletiva por mais direitos.

Esses trabalhadores – principalmente os do Rio de Janeiro, com maior tradição no movimento sindical – têm aproveitado esse contexto para promover uma agenda de reivindicações e lutas. Defendem o aumento do piso salarial, a ampliação de benefícios e a recuperação de direitos da “Época dos Operários Navais”, como a jornada de 40 horas e o aumento da taxa de insalubridade.<sup>97</sup>

O Sindimetal-Rio também tem procurado agir em prol da qualificação dos trabalhadores do segmento, apresentando propostas de formação operária.

A indústria naval praticamente parou em 1990 e agora, com a volta, os estaleiros estão com um grande problema para achar mão de obra qualificada. O Sindimetal está lutando para que o SENAI forme os trabalhadores de graça, porque hoje um trabalhador tem que pagar R\$ 1.000 para se formar na indústria naval (Anelsino dos Santos Bento, ex-operário do Ishibrás e diretor do Setor Naval no Sindimetal-Rio. Entrevista realizada por Juliana Marques em 21/03/2013).

### **2.5.3 O setor naval nas primeiras décadas de 2000**

De 2009 a 2013 o nível exacerbado de otimismo diminuiu e o Brasil manteve um desempenho estável no setor, apesar de bastante inferior aos maiores produtores de TPB do mundo, os líderes asiáticos. Para Jesus (2013, p. 88), a produção dos estaleiros bra-

---

96. As estratégias de terceirização vêm, de maneira geral, acompanhadas de uma maior exploração do trabalho e supressão de direitos trabalhistas. Sobre o tema da terceirização, ver, entre outros, Druck (1999). Por outro lado, pesquisas recentes têm indicado que algumas empresas vêm preferindo “desterceirizar” a mão de obra, rompendo com a tendência da década de 1990. Sobre o tema, ver Oliveira & Dias (2012).

97. Trataremos desse aspecto mais detalhadamente no capítulo seis.

sileiros nesta nova fase difere consideravelmente dos estaleiros da Ásia, que focaram sua produção em embarcações padronizadas e especializadas. Os estaleiros nacionais não se concentraram em um nicho específico e têm o perfil de produzir projetos especiais, muitas vezes únicos. Tal fato pode ser explicado pelo tipo de encomendas feitas aos estaleiros nacionais, voltadas especificamente para o mercado interno.

**Tabela 10**  
**Comparação estaleiros asiáticos**  
**e estaleiros no Brasil, 2012**

ESTALEIROS ASIÁTICOS	ESTALEIROS BRASILEIROS
<i>Fábrica de navios</i>	<i>Estaleiros</i>
Países Orientais - Altamente Seriada (Mais de 20) - Produtos Definidos - Especificação Padronizada - Sistema de “Opcionais” - Foco no Produto - “Clusters” de produção	Países Ocidentais - Séries Curtas (2 a 6) - Produtos Feitos Sob Medida - Especificação Diferenciada - Tudo está Incluído - Foco no Cliente - Insumos Globalizados

Fonte: Jorge Gonçalves – EISA , 2012 (*apud* Jesus, 2013, p. 88)

Mas ainda assim é possível traçar um perfil geral da construção naval no Brasil. O país concentra-se no segmento do petróleo, fabricando principalmente plataformas (FPSO, semissubmersíveis, módulos e navios-sondas), petroleiros, navios-produtos, gaseiros e de apoio marítimo para o setor *offshore*. Atua também, com menor ênfase, na construção de porta-contêineres e graneleiros. Por isso, já ocupa posição de destaque no mercado *offshore* internacional (figura 1), como mostram as estatísticas sobre este mercado, apresentadas pela Clarksons em outubro de 2012 (SINAVAL, 2012).



**Tabela 11**  
**Carteira de encomendas mundial**

Tipo de embarcação	Mundo	Brasil
<b>Total - Novas construções</b>	<b>4.645</b>	<b>367</b>
Petroleiros	990	66
Graneleiros	1.749	6
Porta Contêineres	494	7
Gaseiros	169	15
Offshore (AHTS e PSV)	538	70
PLSV	5	1
FPSO / FSU	29	21
Sondas de perfuração	75	28
Outros	596	124

Produção Brasil inclui:

Petroleiros, produtos e bunker

Offshore: AHTS, PSV, UT e LH

FPSO inclui integração e construção de módulos

Fonte: Clarkson - Shipping Intelligence Network, december 2012 (SINAVAL, Cenário do 4º trimestre de 2012, Balanço Anual, dezembro 2012)

**Figura 1**  
**Mercado offshore mundial (2012)**

Builder Country	Development															Production															Support															Total of Mobile Offshore	
	Survey	Mobile Offs. Drilling	Construction Vessel/Barge	Lift Boat/ Installation	Accommo- dation	MSV/OSV/ ROV Support	Dredgers	Mobile Offs. Production	Logistics	AHTS >8,000 bhp	PSV/Supply >3,000 dwt	PSV/Supply <3,000 dwt	Rescue & Salvage	Utility Support	Total all Types	% of Total																															
China P.R.	1	41	23	12	8	16	2	7	7	16	37	77	21	7	341	29%																															
Brazil		29	50			1		11	7	4	2	30			105	9%																															
South Korea		50	6	1				16	22	3	6	6			104	9%																															
Singapore	2	47	6	1	3	3		8	2	15	4	2	1	2	97	8%																															
India	4	5	5			8			2	14	15	14			80	7%																															
Norway	3		2			16			2	11	36	1	2		71	6%																															
United States	3	2		1	2	1		1	1	2	43	9		2	66	6%																															
Malaysia		1			4	5	2	2		6	12	7		8	49	4%																															
U.A.E.		10		3				1	3	8	8	5	3	17	50	4%																															
Indonesia		2	8			2				6	2	6			29	2%																															
Total Top 10	13	187	51	18	17	52	4	46	38	72	124	227	13	51	992	84%																															
Netherlands	1		3				1	1	9	1	4	12		2	18	2%																															
Japan	2									1	2	4			20	2%																															
Spain	2		1			1	1				2	4	2	4	17	1%																															
Russia	5	1	3								3	3		1	15	1%																															
Vietnam		2	1							1	2	4			11	1%																															
Germany			2	2	2		1						1		10	1%																															
Hong Kong	3										5	2			9	1%																															
Poland		2									7				8	1%																															
Finland				1				3			2		1	2	8	1%																															
Italy									2	1	1	4			8	1%																															
Total 11-20	13	5	10	3		1	3	4	11	3	15	36	4	8	5	124	11%																														
Others (16)	4	3	10		7	5	2	1	4	3	4	15		2	60	5%																															
Global Total	30	195	71	21	27	58	9	51	53	78	143	278	21	58	1,176	100%																															

Fonte: Clarksons Research - Offshore Market Presentation - outubro 2012 (apud SINAVAL, 2012).  
Os líderes por segmentos estão assinalados em vermelho

Em 2010, o Brasil possuía 26 estaleiros com capacidade de processamento de 562 mil toneladas de aço por ano. No final de 2011, o número de estaleiros chegou a 43. O estado do Rio continua com a maior concentração de plantas, 21 no total, apesar de a capacidade produtiva ter sido reduzida.

**Tabela 12**  
**Estaleiros e projetos (2011)**

Estaleiros	Principais Projetos
ATLÂNTICO SUL; BRASFELS; MAC LAREN; MAUÁ; RIO GRANDE; QUIP; SETAL; SRD; UTC.	Plataformas (FPSO, Semi-submersíveis, Módulos e Navios-sondas).
ATLÂNTICO SUL; EISA; ITAJAÍ; MAUÁ; RENAVE-ENAVI; RIO NAVAL; RIO NAVE.	Petroleiros, Navios produtos e Gaseiros.
ATLÂNTICO SUL; EISA; ITAJAÍ; MAUÁ; RENAVE-ENAVI; RIO NAVAL; RIO NAVE.	Porta-contêineres e Graneleiro.
AKER PROMAR (STX); ALIANÇA; CASSINU; DETROIT; TWB; INACE; RIO NAVSHIP; MAGUARI; SÃO MIGUEL; SUPERPESA; TRANNAVE; WILSON, SONS.	Navios de apoio marítimo, rebocadores, empuradores, barcaças, chatas etc.

Fonte: SINAVAL, 2010, UFRJ, Unicamp, 2010 (apud JESUS, 2013, p. 90)

**Mapa 1**  
**Estaleiros no Brasil**

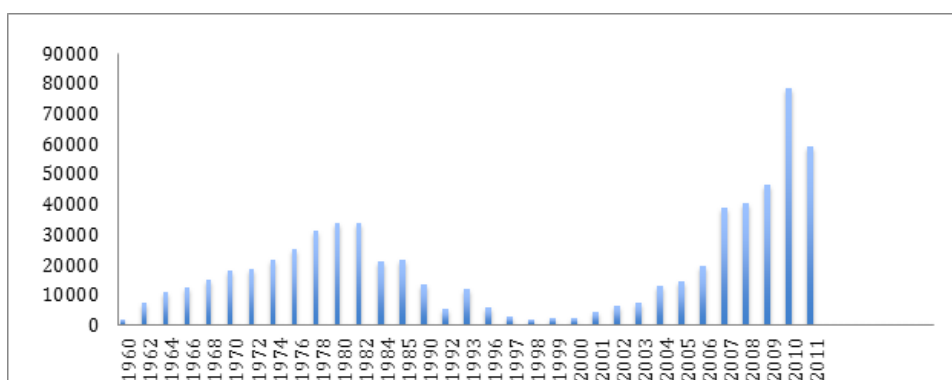


Fonte: Cenário do 2º trimestre de 2011, SINAVAL, 2011

Nesse contexto de intenso crescimento, o aumento dos postos de trabalho no setor naval nacional é extremamente significativo, por mais que consideremos o aumento do emprego formal de maneira geral no Brasil na primeira década de 2000.<sup>98</sup> Em 2007, o número de empregados saltou novamente para 40 mil trabalhadores.

De acordo com dados do SINAVAL, em 2010, chegou-se a empregar 78.400 operários navais. No ano seguinte, o número sofreu uma queda brusca de 16 mil postos de trabalho, chegando a 62 mil trabalhadores.<sup>99</sup>

**Gráfico 3**  
**Evolução do emprego na indústria naval 1960-2011**  
**(dados SINAVAL)**



Fonte: Elaboração própria com vários dados do SINAVAL de 2009, 2011, 2012; e PES-SANHA (2013, p. 75)

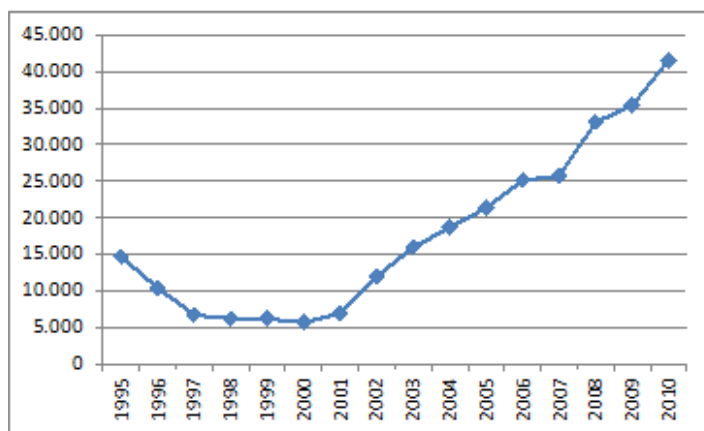
Informações do Rais/Ministério do Trabalho e Emprego, contudo, contradizem os dados do SINAVAL e mostram que o setor naval empregava 41,6 mil trabalhadores em 2010. Número elevado, porém muito abaixo dos 78,4 mil apresentados. O SINAVAL

98. Segundo dados do Dieese em novembro de 2013, o Brasil contava com cerca de 45 milhões de trabalhadores com carteira assinada, configurando uma situação de pleno emprego. Ver reportagem publicada em 04/11/2013 no Estado de Minas, “Seguro desemprego vira descanso pago”: <http://www.em.com.br>. Acesso em: 04/11/2013.

99. Infelizmente, não dispomos ainda de informações para analisar o porquê desta queda recente. No entanto, supomos que ela seja reflexo da crise econômica de 2008 que, contrariando o otimismo dos atores sociais envolvidos na indústria naval fluminense, influenciou o mercado laboral brasileiro também no setor naval.

argumenta que, a partir do segundo semestre de 2010, ampliou sua base de dados relativa à mão de obra empregada, e passou a incluir informações mais precisas dos estaleiros do norte do país e da indústria náutica de lazer (SINAVAL, 2012, p. 7). Tal discrepância não invalida, entretanto, o significativo aumento da mão de obra empregada no setor.

**Gráfico 4**  
**Evolução do emprego na indústria naval 1995-2010**  
**(RAIS/MTE)**



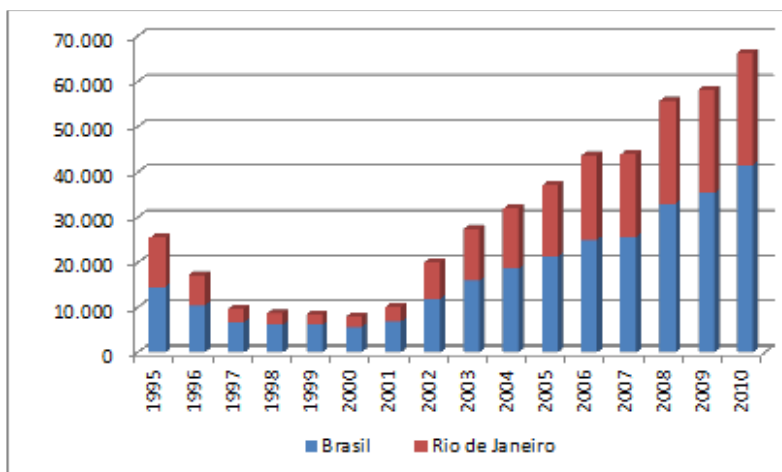
Fonte: RAIS/MTE anos 1995-2010, Grupo 301, CNAE 1.0 e CNAE 2.0 (JESUS, 2013, p. 112)

O Rio de Janeiro continua concentrando a maioria dos trabalhadores, apesar de ter sofrido uma perda de cerca de 14% dos postos de trabalho de meados da década de 1990 à primeira década de 2000. Em 1995, o percentual de trabalhadores do setor no estado era de 74%. Em 2010, aproximadamente 60%. Jesus (2013, p. 113) afirma que esta situação ocorre porque o Rio de Janeiro não está entre os maiores contemplados nos últimos investimentos no parque naval nacional. Estes foram direcionados ao Nordeste, principalmente para Pernambuco, onde se encontra o Atlântico Sul.

### Gráfico 5

#### Participação do Rio de Janeiro no volume de emprego da indústria de construção naval (1995-2010)

#### Dados RAIS/MTE



Fonte: RAIS/MTE 1995-2010, Grupo 301, CNAE 1.0 e CNAE 2.0 (JESUS, 2013, p. 113)

De fato o FMM apresentou problemas para financiar os estaleiros antigos, situados, em sua maioria, no Rio de Janeiro.<sup>100</sup> A justificativa para tal foi o patrimônio produtivo negativo destas plantas, que contavam com grandes passivos trabalhistas (JESUS, 2013, p. 54-55). O Rio de Janeiro, entretanto, detém vantagens significativas em um dos principais gargalos da indústria: uma mão de obra qualificada e arranjos consolidados de qualificação, seja nos próprios estaleiros, seja na estrutura do Estado (com escolas técnicas e Sistema S).<sup>101</sup>

A observação participante desta pesquisa já verificou a existência de agentes de emprego na porta dos estaleiros fluminenses oferecendo postos mais bem remunerados em outras regiões do país, com destaque para o Nordeste. As entrevistas realizadas pela pesquisa igualmente confirmam este dado. Como destacou Luiz Chaves:

100. Como no caso das plantas dos antigos estaleiros Caneco e Ishibrás, como veremos a seguir.

101. Sistema S é o nome pelo qual ficou convencionado chamar o conjunto de onze instituições de interesse de categorias profissionais. Nele incluem-se SENAC, SENAI e SESI. É financiado por impostos que incidem sobre a folha de salários das empresas do ramo industrial, de modo a financiar atividades que visem ao aperfeiçoamento profissional (educação), à melhoria do bem-estar social dos trabalhadores (saúde e lazer), entre outros.

Aqui no Rio tem mais mão de obra qualificada. Em Pernambuco grande parte da mão de obra é do Rio e até do Sermetal. Os caras de lá montaram um escritório aqui na Rio Branco e pegaram um ex-funcionário da Ishikawagima que conhece os funcionários por nome, apelido, telefone, e está levando tudo para Pernambuco. Se você for pra Santa Catarina, também tem muito carioca (Luiz Chaves, 19/05/2009).

Em 2007, só o estaleiro Atlântico Sul, em Pernambuco, recebeu US\$ 513 milhões. Na reunião de 24/11/2011, o Conselho do FMM estabeleceu como prioridade a implantação dos estaleiros Construcap (PE); Promar (PE); Eisa Alagoas (AL); Enseada do Paraguaçu (BA); Corema (BA); P2 Estaleiro (SC); EBR Estaleiros do Brasil (RS); Wilson Sons Estaleiros (RS). Nesse mesmo ano os recursos desembolsados através dos agentes financeiros do FMM aos estaleiros somaram R\$ 2.113 milhões (JESUS, 2013, p. 54-55).

**Tabela 13**  
**Desembolsos do FMM**

<b>Ano</b>	<b>R\$ milhões</b>
2001	305
2002	338
2003	591
2004	721
2005	465
2006	658
2007	1100
2008	1300
2009	2600
2010	2019
2011	2113

Fonte: Controladoria Geral da União (SINAVAL, Cenário da Construção Naval Brasileira – Cenário do 4º trimestre – Balanço 2011)

No final de 2011, o Rio era responsável por 43,24% dos empregos da indústria naval e 58 do total das 312 obras em curso para a construção de navios e plataformas. Entretanto, sua participação geral na produção de TPB era de apenas 23,7%. O estado de Pernambuco, com um número menor de empregados e obras, tinha a participação de quase a metade do total de TPB a ser produzido nacionalmente, 49,21%. Diferente do que acontece na comparação entre a produção dos países europeus tradicionais no setor (de forte conteúdo tecnológico) em relação aos países asiáticos (navios estandarizados), a quantidade de TPB produzida pelo Rio de Janeiro e o baixo nível tecnológico das embarcações indicam de fato uma limitada produtividade da região.

**Tabela 14**  
**Obras e empregos na construção naval nacional 2011**

<b>Estado</b>	<b>Obras</b>	<b>TPB</b>	<b>Part %</b>	<b>Empregos</b>	<b>Part %</b>
RJ	58	1.478.600	23,70	24.374	43,24
Total Sudeste	166	1.810.100	28,99	25.151	44,62
RS	13	1.120.000	17,94	5.500	9,76
Total Sul	61	1.276.785	20,45	7.576	13,44
PE	30	3.071.000	49,21	12.111	21,49
Total Nordeste	30	3.072.000	49,21	16.111	28,59
Total Norte	21	84.000	1,35	7.530	13,36
Total	278	6.242.885	100	56.368	100

Fonte: SINAVAL, 2011

Analisaremos a seguir a trajetória dos estaleiros Caneco e Ishibrás, do estado do Rio de Janeiro, que apresentaram dificuldade em atrair financiamento.





## CAPÍTULO 3

### ESTALEIROS CANECO, ISHIBRÁS, RIO NAVE, SERMETAL

#### 3.1 Pontos principais da história do Estaleiro Caneco e Ishibrás

O Estaleiro Caneco foi fundado em 1886 como propriedade de Vicente dos Santos Caneco. Naquela época desenvolvia atividades de reparo naval numa região que se tornou, em fins do século XIX, um aglomerado produtivo com cerca de 3.000 trabalhadores.

Em 1909 transferiu-se para uma área maior, de 12.000m<sup>2</sup>, na praia de Retiro Saudoso (bairro do Caju), ainda às margens da Baía de Guanabara. Atuava com a capacidade para construir embarcações de até 2.500t e equipamentos capazes de suspender 5.000t, um grande feito à época. Seu principal cliente era o Estado brasileiro (GOULARTI FILHO, 2011, p. 320).

Até a década de 1950 o estaleiro Caneco fazia parte dos principais estaleiros do país junto com: os estaleiros da Cia. Nacional de Navegação Costeira, do Lloyd Brasileiro e da Cia. de Comércio e Navegação, o M.S. Lino, a Prado Peixoto & Cia., o Estaleiro Guanabara e a SA Construções Navais (tabela 2).

**Tabela 1**  
**Principais navios construídos**  
**pelo Estaleiro Caneco até 1925**

Nome do navio	Toneladas	Material base	Ano
Presidente Wenceslau	802	Madeira	1910
Barca Farol Bragança	502	Madeira	1918
Rebocador Ipiranga	300	Ferro	Não encontrado
late Tenente Rosa	160	Madeira	1910
Barca da Vigia Sattamini	160	Madeira	Não encontrado
Rebocador Mocanguê	80	Ferro	1908

Fonte: FLEMING, 1927 (*apud*. GOULARTI FILHO, 2011, p. 328)

**Tabela 2**  
**Principais estaleiros do estado do Rio de Janeiro (1927)**

<b>Estaleiro</b>	<b>Área m<sup>2</sup></b>	<b>Capital (contos de réis)</b>	<b>Trabalhadores</b>
Companhia Nacional de Navegação Costeira	226.000	11.000	1.800
Llyod Brasileiro	133.600	60.000	2.141
Companhia Comércio e Navegação	39.000	15.000	333
Vicente Souza Caneco & Cia.	32.040	350	150
M. S. Lino	31.100	2.500	200
Prado Peixoto & Cia. SA	12.000	200	661
Estaleiro Guanabara	7.500	5.000	444
SA Construções Navais	3.600	600	

Fonte: FLEMING, 1927, p. 133 (*apud*. GOULARTI FILHO, 2011, p. 327)

A partir do Plano de Metas do governo JK, no final da década de 1950, o Caneco teve seu território expandido para 147.000m<sup>2</sup> e a possibilidade de construir navios de até 180.000 TPB, apesar de não ter explorado então essa capacidade. Na época, contava com as influências tecnológicas alemães e inglesas. Depois do golpe militar de 1964, passou a incorporar também técnicas japonesas de produção e gestão. Especializou-se na construção de navios cargueiros e refrigeradores e, a partir de 1974, na construção de navios de até 50.000 TPB. Em 1988, de até 100.000 TPB.

O Estaleiro pertencia desde 1945 à família Donato. Seu patriarca, Arthur João Donato, teve trajetória expoente no ramo sindical patronal. Foi presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) por 15 anos consecutivos (de 1980 a 1995), do Sindicato das Indústrias de Construção Naval (SINA-

VAL), vice-presidente da Confederação Nacional da Indústria, e membro empregador do Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho (OIT).<sup>102</sup>

De acordo com a nossa pesquisa, o Estaleiro Caneco foi um dos últimos do Rio de Janeiro a paralisar suas atividades no contexto de retração do setor na década de 1990. Entrevistas indicam que no início da década de 1980 tinha cerca de 10 mil trabalhadores. Nos anos 1990 esse número caiu significativamente e o Estaleiro atuou apenas na construção de pequenas embarcações, reparo naval e destruição de barcos.

**Tabela 3**  
**Tipo de navio construído pelo Estaleiro Caneco**  
**1889-2004**

<b>Período</b>	<b>Tipo de navio</b>	<b>Tipo de trabalho predominante</b>
1886-1908	Pequenas embarcações	Reparo
1909	Construção de navios de até 2.500 toneladas feitos de madeira e ferro	Reparo e construção
1970	Construção de navios de aço com capacidade de até 50.000 TPB	
1980	Navios com capacidade de até 100.000 TPB. Cargueiros e navios refrigerados/ frigoríferos	
1990-2004	Pequenas embarcações	Reparo e destruição naval

Fonte: Elaboração própria com dados da IMF Collection/IISH – 2nd Asian Shipbuilding Seminary; SINAVAL, 2011a, 2011b, 2008; PROMAN, 2006; GOULARTI FILHO, 2011 (PESSANHA & PEREIRA, 2013, p. 11)

Os trabalhadores nesse período foram obrigados a entrar em férias coletivas, os salários passaram a atrasar com frequência e

102. Sobre a trajetória do empresário, ver “Morre aos 80 anos empresário Arthur João Donato”. Disponível em: [www.estadao.com.br](http://www.estadao.com.br). Acesso em: 12/03/2013.

foram realizadas demissões. Em 1997, o Estaleiro estava quebrado, com altas dívidas com trabalhadores, fornecedores, o Estado e bancos. Um número reduzido de pessoas continuou a atuar na empresa, mesmo sem receber salário. Os trabalhadores eram contratados de maneira informal apenas para serviços temporários.

Centenas de demitidos do Caneco entre os anos 1980 e 1990 não receberam na época as suas verbas rescisórias e salários atrasados. Segundo dados do Sindimetal-Rio, 1.503 trabalhadores entraram com ações individuais na Justiça do Trabalho após 1997. A decretação de falência do Estaleiro, no entanto, só ocorreu em 2006, logo após a aprovação da “Nova Lei de Falências”. Assim, o caso passou para a 5ª Vara Empresarial do Rio, responsável pelo leilão da massa falida – que a cada ano se torna menos valiosa – para a quitação dos débitos.

É igualmente do período de expansão do Estaleiro Caneco a atração do governo federal do grupo japonês Ishikawagima, e o surgimento do estaleiro Ishikawagima do Brasil (Ishibrás) no *cluster* da região do Caju, em 1959.

As atividades deste grupo japonês também foram iniciadas no século XIX (em 1853) na ilha Ishikawagima, situada na entrada do rio Sumida, que deságua na baía de Tóquio. O ano de 1853 foi um ano especial para o incremento do setor naval no Japão. Com a expansão da indústria alemã e inglesa no período de pujança da revolução industrial, o Japão estimulou o comércio com nações estrangeiras. A Ishikawagima tornou-se o estaleiro naval pioneiro do país e construiu o primeiro navio japonês a vapor, o Tsuun Maru.

No período pós-Primeira Grande Guerra (1914-1918), a empresa continuou sua produção, seu progresso e sua inovação. Em 1924 passou a atuar na indústria da aviação, com a Ishikawagima Airplane Manufacturing Company e, em 1929, na indústria automobilística, com a Ishikawagima Automobile Manufacturing Company.<sup>103</sup> Em 1936 fundou também a Ishikawagima Shibaura Turbine Company e se tornou uma das indústrias centrais do país, compondo as “big seven” japonesas do setor.

---

103. Como indicou Daniel Tood (1985), as grandes empresas da indústria naval diversificaram constantemente as suas atividades.

O Ishibrás, sua primeira filial estrangeira, já nasceu como um dos principais estaleiros do continente, ocupando uma área de 450 mil m<sup>2</sup> e o mais extenso dique seco da América Latina, marca perdida apenas após a construção, em Pernambuco, do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) na primeira década de 2000. O estaleiro fabricou os maiores navios da frota brasileira do século XX: o Tijuca e o Doceforj, de 311 mil toneladas de capacidade.

Além de utilizar as técnicas japonesas de construção naval, o Ishibrás foi responsável pelo treinamento de trabalhadores do setor naval das linhas de produção e gerência, principalmente a partir da ditadura militar. Durante o Plano de Emergência para a Construção Naval (1967-1970), tal processo se intensificou, com a participação direta de técnicos japoneses. O Estaleiro se comportou, junto com o Verolme, como uma indústria motriz do setor.

**Tabela 4**  
**Principais estaleiros brasileiros em 1978**

<b>ESTALEIRO</b>	<b>CAPITAL</b>	<b>TRABALHADORES</b>	<b>CAPACIDADE</b>
Ishibrás	Japonês	3.900	400.000
Verolme	Holandês	4.000	150.000 e 40.000*
Caneco	Brasileiro	3.913	180.000
Cia Comércio Navegação/ Mauá	Brasileiro	3.900	90.000

Fonte: IMF Collection/IISH – 2nd Asian Shipbuilding Seminary.\* O estaleiro possuía dois espaços em atividade

A categoria tinha em 1979, ano de maior efervescência do setor no século XX, 39 mil trabalhadores. Em 1984 o número de trabalhadores caiu, mas continuou bastante alto: 23.650 trabalhadores. Nesse ano o Caneco tinha cerca de 3.640 trabalhadores diretos, já o Ishibrás, 4.260.

**Tabela 5**  
**Estaleiros nacionais (1984)**

<b>Estaleiro</b>	<b>Área</b>	<b>Bacia de Construção</b>	<b>Carreira</b>	<b>Diques</b>	<b>Número de empregados</b>
Verolme	10.000.000	300.000	3	1	6.300
Ishibrás	450.000	400.000	-	2	4.260
Emaq	140.000	80.000	2	-	3.870
Caneco	147.000	50.000	2	-	3.640
Mauá	140.000	70.000	1	1	3.680
Mac Laren	260.000	1.500	2	-	940
Corena	180.000	6.000	1	-	520
Só	58.000	15.000	2	-	350
Ebin	60.000	8.500	1	-	90
					23.650

Fonte: SINAVAL (*apud* PESSANHA, 2013, p. 82)

Em 1998 a indústria naval em todo o Brasil não empregava mais do que 2 mil trabalhadores. O Ishibrás tentou uma fusão com o Estaleiro Verolme, sem sucesso, e este se tornou propriedade de Nelson Tanure em 1991. Em 1994, o estaleiro japonês foi adquirido pelo mesmo empresário.

Tanure é bastante conhecido no Brasil por comprar empresas quebradas, com altos passivos trabalhistas. Ele já tinha obtido também em 1991 o Estaleiro Emaq, na Ilha do Governador (RJ) e foi acusado de concentrar todo esse patrimônio em função de seu envolvimento no “Esquema Zélia Cardoso de Mello”, no governo de Fernando Collor<sup>104</sup>. O “Esquema” foi um episódio de corrupção envolvendo fundos de pensão. A compra do Verolme foi coordenada por João Maia, assessor de Zélia.<sup>105</sup>

O empreendimento passou a se chamar Indústria Verolme Ishibrás S/A – Caju (IVI-Caju) e as dívidas com os trabalhadores se avolumaram. Tanure possui centenas de processos no Tribunal

104. Zélia Cardoso de Mello foi ministra da Fazenda entre 1990-1991 no governo Collor. Foi a mentora intelectual do Plano Collor e responsável pelo confisco das poupanças no Brasil em 1990.

105. Como indicam as entrevistas e a reportagem publicada na Revista Lide, n. 36, jan./fev. 2005, do Sindicato dos Jornalistas do Município do Rio de Janeiro.

Regional do Trabalho do Rio de Janeiro devido ao não pagamento de horas extras, ausência de depósito do Fundo de Garantia, exploração da mão de obra e demissões injustas.<sup>106</sup>

Posteriormente, o empresário transferiu o Estaleiro Verolme para o grupo Jurong, de Singapura, e o Emaq para Manuel Ribeiro, empresário do ramo. Ambos os estaleiros tinham dívidas com o BNDES e com os trabalhadores. Estima-se que centenas de funcionários ficaram desempregados e que os empréstimos a serem pagos ao BNDES somavam R\$ 120 milhões.<sup>107</sup> Tanure continuou apenas com o estaleiro do Caju e seguiu aumentando o seu patrimônio. Adquiriu mais tarde os jornais *Gazeta Mercantil* e *Jornal do Brasil*, também à beira da falência.

Em 1997, os trabalhadores ocuparam o estaleiro de Tanure por causa do não pagamento de salários. O problema só pareceu resolvido após um acordo que envolveu, além do proprietário do estaleiro, membros da comissão de fábrica e o grupo empresarial Sermetal Metalúrgica, subsidiária da IVI. A partir daí a empresa passou a ser administrada por um novo grupo, o Sermetal Estaleiros, fundado em 1999.

### **3.2 Lei de Falências e sucessão empresarial <sup>108</sup>**

A Lei de Falências foi uma das mais polêmicas aprovadas na Era Lula. O PL 4.376, que tramitava no Legislativo desde 1993, foi sancionado pelo presidente e transformado na Lei n. 11.101 de fevereiro de 2005. Substituiu assim o ato que vigorava desde 1945, o Decreto-lei n. 7.661 de 21 de junho. A nova Lei, junto com a Lei Complementar n. 118, vem sendo criticada por juristas, advogados e acadêmicos por ferir pressupostos da CLT.

Uma das principais “inovações” da legislação foi permitir a recuperação judicial e extrajudicial, em substituição à concorda-

---

106. Como verificado no site do Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.trt1.jus.br/>. Acesso em 18/10/2009.

107. Tanure também tentou comprar a Varig. A revista Exame, em 2005, traçou um perfil desse polêmico empresário. Ver em revista Exame “O estilo Tanure”, Edição 0858, 14/12/2005. Disponível em: [www.exame.abril.com.br](http://www.exame.abril.com.br). Acesso em: 26/09/2013.

108. Para a compreensão desta lei e sua aplicação no caso em questão, contei com a ajuda do colega advogado Dr. Rafael Rihan, a quem agradeço.

ta, e estimular a reestruturação de empresas consideradas economicamente viáveis. Tal recuperação judicial pode contar com três órgãos específicos: o administrador judicial, a Assembleia de Credores e o Comitê de Credores, que desresponsabilizam o novo “ativo empresarial”.<sup>109</sup>

Já a Lei Complementar 118 definiu que poderão ser estabelecidos limites e condições para a preferência dos créditos decorrentes da legislação do trabalho, retirando assim a prioridade dos trabalhadores no recebimento das dívidas, como ocorria até então. A Lei de Falência de 1945 protegia o trabalhador em face da empresa falida (BIAVASCHI, 2007, p. 299). Agora, é a assembleia de credores que define a hierarquia dos pagamentos. A legislação de 2005 também desresponsabiliza o novo capital ativo empresarial. No ponto II do Artigo 141 da Lei está colocado que:

Art. 141, inciso II - O objeto da alienação estará livre de qualquer ônus e não haverá sucessão do arrematante nas obrigações do devedor, inclusive as de natureza tributária, as derivadas da legislação do trabalho e as decorrentes de acidente do trabalho (Lei 11.101/04).

Segundo José Antônio Galvão de Carvalho, advogado do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro na década de 1980, atual assessor do desembargador federal do Trabalho, Mário Sérgio Pinheiro, e especialista no tema, a Lei de Falência gera um conflito de competências:

Hoje não há mais sucessão empresarial, mesmo que o ativo continue com a mesma atividade. A Nova Lei de Falência limitou o concurso de credores. Antes a Justiça do Trabalho entendia que a empresa era responsável pelos passivos. Hoje não mais (...) Há um conflito claro entre a CLT e a Lei de Falência e grupos da Justiça do

---

109. Uma interessante e simples análise sobre o tema foi publicada pelo Boletim Jurídico 2005. Ver Santana et al. (2005).



Trabalho resistiram a esse tipo de prática nociva (José Antônio Galvão de Carvalho, entrevista em 07/08/2013).

Para ilustrar esta resistência, o Dr. Galvão apresentou um Acórdão da 1ª Turma do TRT-RJ num caso de condenação solidária do grupo econômico composto pela VRG Linhas Aéreas S.A., Varig Logística S.A. – Varig Log e Outros e S.A. Viação Aérea Rio Grandense – Massa Falida. No Acórdão, relatado pelo desembargador Mário Sérgio, os desembargadores por unanimidade rejeitaram a não competência da Justiça do Trabalho para julgar o caso e condenaram as reclamadas em um dos casos de falência mais famosos do país, que foi inclusive objeto das pressões para a aprovação da Nova Lei.<sup>110</sup>

O conflito de competências se dá porque a Justiça do Trabalho, baseada na CLT, entende que existe uma sucessão empresarial e responsabilização do novo ativo. Já a Justiça Comum, com base na Lei de Falências, diz que não há sucessão.

Outro ponto polêmico é relativo ao pagamento das dívidas trabalhistas. A nova legislação limita esse pagamento a 150 salários mínimos, independente do quanto seria devido ao trabalhador. Não há limite, contudo, nos valores pagos aos outros credores.

Em relação à custódia dos bens e à arrecadação (Seção VII), a Lei destaca que os bens arrecadados ficarão sob a guarda do administrador judicial ou pessoa por ele escolhida (Art. 108) e este poderá ainda alugar ou celebrar outro contrato com o objetivo de fazer renda para a massa falida (Art. 114).

O juiz de falência, ouvindo o administrador judicial e atendendo à orientação do Comitê de Credores, quando houver, pode também ordenar o procedimento da alienação do ativo nas seguintes modalidades: leilão, por lances orais; propostas fechadas; ou pregão (Art. 142). A falência é encerrada e as obrigações do falido são extintas quando é concluída a realização de todo o ativo.

---

110. Processo 0000832-69.2011.5.01.0042.

O Estaleiro Caneco, por mais que tenha suas atividades paralisadas desde o ano de 1997, como indica esta pesquisa, só teve sua falência decretada no ano de 2006, logo após a aprovação da Nova Lei de Falências. Foi a segunda empresa nacional a ser enquadrada nesta legislação. Já o Estaleiro Ishibrás foi transferido praticamente quebrado para Nelson Tanure em 1994, no critério de sucessão empresarial regido pela Lei de Falências de 1945.<sup>111</sup>

### **3.3 Estaleiros Rio Nave e Sermetal**

Tanto o pátio do Estaleiro Ishibrás quanto o do Estaleiro Caneco estão localizados no bairro do Caju, na zona norte do Rio de Janeiro, região de *cluster* da construção naval no final do século XIX e início do século XX. Segundo dados do IBGE, a população do bairro era de cerca de 20.477 moradores em 2010, com 6.957 domicílios. A região, conhecida como área portuária do Rio, é bastante pauperizada. Em 2000, seu Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), um dos mais baixos da cidade do Rio de Janeiro (0,753), ocupava a 111ª posição entre 126 regiões. Uma larga avenida corta o bairro e conecta as zonas oeste, norte e centro do Rio de Janeiro. O Caju ainda concentra vários outros estaleiros e empresas ligadas ao setor de navieiras, que são circundados por oito favelas e quatro cemitérios.

O surgimento da Sermetal Estaleiros está estreitamente ligado a Nelson Tanure. A nova empresa arrendou parte do pátio da antiga Ishibrás, pertencente então à Briclog (ex-Poliporto, empresa controlada pela Cia. Brasileira de Diques, também de Tanure), e contratou grande parte dos trabalhadores que já atuavam no pátio.

O Estaleiro Sermetal passou a dispor de imensa capacidade produtiva: uma área coberta de oficinas de 16.550m<sup>2</sup> (oficina de caldeiraria, tubulação, estrutural e usinagem); um dique de 155m de comprimento, 25m de largura, calado máximo de 3,8m e capacidade de navios de até 400.000 TPB; guindastes de 1 x 300t, 1 x 200t, 1 x 100t, 2 x 40t e 1 x 20t; várias pontes rolantes de 5 a 50t;

---

111. As estratégias dos trabalhadores e do sindicato nesse contexto de quebra das empresas serão analisadas no capítulo oito.

cais de acabamento de 1 e 2 com 293m de comprimento e calado máximo de 6m, 45m de comprimento e calado máximo de 8m, 286m de comprimento e calado máximo de 8m (PEREIRA, 2012, p. 58). Com a retomada do setor naval nos anos 2000, toda essa estrutura herdada da Ishibrás passou a ser cobijada por estaleiros e armadores navais do Brasil e do mundo.

Depois de um período de crescimento que durou cinco anos, o Sermetal mergulhou num período de crise financeira. Em 2000, compôs um consórcio chamado “Rio Naval”, formado pelas brasileiras MPE S.A. e Odebrecht. O consórcio venceu em 2005 a licitação da Transpetro, no âmbito do PROMEF, para a construção de nove navios: cinco do tipo Aframax e quatro Panamax. Entretanto, um impasse financeiro impediu o estaleiro de concluir as obras. As encomendas do conjunto de Panamax foram transferidas para o Eisa (antigo Emaq) e as do Aframax para o Atlântico Sul.<sup>112</sup>

Os Aframax, voltados para o transporte de óleo cru, teriam capacidade de 110 mil TPB, o equivalente a 700 mil barris. Os Panamax, 73 mil TPB, ou seja, 550 mil barris. A Sermetal perdeu um contrato de U\$S 650 milhões e deixou de contratar 2 mil trabalhadores previstos para o início das obras. O contingente de trabalhadores foi reduzido e a empresa descumpria constantemente os direitos trabalhistas (PEREIRA, 2012, p. 67).

Diante destes fatos, os operários iniciaram em 2006 uma série de ações de mobilização, greves, paralisações, reuniões e denúncias ao Ministério Público e à Justiça do Trabalho e, em 2009, promoveram uma ação judicial inovadora, de rescisão indireta do contrato de trabalho da quase totalidade dos operários do estaleiro. No final de 2013, a Sermetal atuava numa pequena parte do pátio, de quase 20 mil m<sup>2</sup>, realizando a construção de módulos, e contava com cerca de 200 trabalhadores. O restante do pátio tinha sido arrendado pela Petrobras e ganhou uma nova razão social: Estaleiro Inhaúma, que se tornou um dos principais estaleiros da região e passou a ser operado pelo Estaleiro Enseada do Paraguaçu (EEP), grupo que construía nesse período um estaleiro no município de Maragogipe, na Bahia.

---

112. As entrevistas realizadas pela pesquisa indicam que o “impasse financeiro” se deu por influência de Tanure.

O EEP é fruto da associação que ocorreu em 2010 de quatro empresas de atuação global: a Odebrecht Participações e Investimentos S.A., a OAS Investimentos S.A., a UTC Participações S.A, e a Kawasaki Heavy Industries.

Em setembro de 2013, a presidenta Dilma Rousseff vistoriou o Estaleiro e a conversão do navio petroleiro do tipo VLCC (Very Large Crude Carrier) na FPSO (unidade flutuante que produz, armazena e transfere petróleo e gás) P-74. Esta é a primeira grande obra em execução do Inhaúma e, segundo dados do governo federal, as obras de revitalização do estaleiro para a conversão do casco da P-74 gerarão cerca de 6 mil empregos. A previsão era de que elas fosse concluídas até agosto de 2014.<sup>113</sup>

A maioria dos trabalhadores do Inhaúma era do Sermetal e os mais antigos, do Ishibrás.<sup>114</sup> O mesmo ocorreu com o Estaleiro Caneco, o que permitiu uma profunda troca entre as diferentes gerações operárias que passaram por esses pátios.

O Caneco foi arrendado no início dos anos 2000 pela empresa Rio Nave Estaleiros Navais, que ocupa uma área de 94.766m<sup>2</sup>. A empresa Intercan Terminais de Containeres e Logística também arrendava um pequeno espaço do pátio total de 147.000m<sup>2</sup> (PEREIRA & PESSANHA, 2013, p. 7). Parte dos recursos devidos aos trabalhadores demitidos na década de 1990 foi paga através desses aluguéis, que passaram a compor o rendimento da empresa praticamente em inatividade e, posteriormente, da massa falida.

Somente a partir do arrendamento, o Estaleiro voltou a atuar na área de reparo e construção naval, mas com dificuldades de financiamento, atraso de salário e desrespeito à legislação trabalhista. Em virtude disso, ao longo da primeira década de 2000, diversos conflitos sindicais tiveram espaço nesta empresa.

No ano de 2007, a Rio Nave passou para o comando do empresário Mauro Campos, ex-deputado federal que foi o primeiro presidente da Transpetro. Mas os problemas se mantiveram e nem o prestígio de Campos no governo e no mercado fizeram o Estaleiro garantir grandes encomendas.

---

113. Informações disponíveis no Blog do Planalto, "Dilma visita obras da p-74 no estaleiro Inhaúma": [www.blog.planalto.gov.br](http://www.blog.planalto.gov.br). Acesso em: 17/12/2013.

114. Conforme indica entrevista com Francisco Martins Rodrigues, que trabalhou por 13 anos no Sermetal e oito anos no Ishibrás.

Apenas em 2011 o quadro mudou. O Estaleiro iniciou um consórcio chamado “Guanabara Unida” em parceria com a gigante coreana STX, que já tinha se associado ao estaleiro Promar de Niterói, também às margens da Baía de Guanabara. A STX tinha encomendas, mas não espaço. Já a Rio Nave tinha o espaço “herdado” do Estaleiro Caneco, mas não conseguia firmar contratos com a Petrobras, principal indutora desta fase da indústria.

Os elementos da infraestrutura do Estaleiro, alguns com mais de 30 anos, eram: carreira longitudinal de 191m x 36m; carreira lateral de 156m x 34m; bacia de finalização de um total de 447m de comprimento; um conjunto de píer composto por quatro espaços, sendo o maior deles de 106m de comprimento, e 43.052m<sup>2</sup> de área coberta.

Também nesse período Mauro Campos manifestou a intenção de adquirir os Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC), em Portugal, os únicos voltados para a construção naval neste país. Com uma mão de obra altamente qualificada – com experiência na construção de diferentes tipos de embarcações – e muito coesa – marcada pelos laços que se estendem da família à empresa – os ENVC foram fundados em 1944, nacionalizados após a Revolução dos Cravos em 1975 e, na segunda década dos anos 2000, marcada por mais uma crise do capitalismo, passaram por um processo de desmonte e reprivatização. Os trabalhadores realizaram agendas de amplas mobilizações e atuaram para dificultar a reprivatização, aprovada em 13 de agosto de 2012 pelo governo português através do Decreto-lei 186/2012.<sup>115</sup>

Além da Rio Nave, também estariam interessados na compra dos estaleiros a Atlanticeagle Shipbuilding (Portugal), a JSC River Sea Industrial Trading (Rússia) e a Volstad Maritime (Noruega). Até janeiro de 2014 o processo de reprivatização não tinha sido concluído.<sup>116</sup>

---

115. Em dezembro de 2013, nosso grupo de pesquisa sobre os operários navais, “No mesmo barco”, manifestou solidariedade aos trabalhadores deste estaleiro. Ver: “Workers, researchers and activists against privatization of Estaleiros Navais de Viana do Castelo shipyard and the collective dismissal of its 600 workers”. Disponível em: [www.inthesameboatproject.wordpress.com](http://www.inthesameboatproject.wordpress.com). Acesso em: 05/02/2014.

116. Durante o doutorado sanduíche pude acompanhar em detalhes esse processo de reprivatização, realizando visitas aos ENVC, análise de bibliografia sobre o tema e entrevistas com deputados da Assembleia da República de Portugal e trabalhadores. Deste trabalho de campo resultou a publicação de dois artigos e a apresentação de um trabalho científico no 1º Congresso de História do Movimento Operário em Portugal, realizado no Instituto de História Contemporânea da Universidade Nova de Lisboa.

No final de 2013, a Rio Nave, em parceria com a STX, estava construindo quatro embarcações para a Transpetro no âmbito do Programa Empresa Brasileira de Navegação (EBN): dois navios para carregamento de produtos escuros (petróleo e derivados) e outro para produtos brancos (como diesel, querosene, gasolina). A capacidade desse conjunto de navios era de 120.000 TPB. A empresa, nesse período, dedicava-se à construção de navios tipo Panamax, navios contentores, ro-ro/lo-lo, químicos, navios para atividade *offshore* de capacidade de 100.000 TPB, além de blocos e módulos para plataformas de petróleo.<sup>117</sup>

O Estaleiro, que possui uma estrutura sucateada justificada pelo patronato pela não realização do leilão do Caneco, investe basicamente na tecnologia de solda, com o objetivo de otimizar a construção naval sem serem necessárias obras de grandes magnitudes no pátio da massa falida.

Para os trabalhadores, a principal mudança do ponto de vista produtivo da empresa é a utilização da solda automática que, apesar de diminuir o tempo de montagem do navio, é considerada de baixa qualidade e perigosa.

Hoje em dia o processo de solda é mais ou menos 20% mais rápido que antigamente, mas a qualidade é baixa. No final do serviço muitas vezes você tem que fazer um retrabalho (Willian Cardoso, trabalhador do Caneco e atualmente do Rio Nave. Entrevista realizada por Juliana Marques em 21/03/2013).

Outro trabalhador enfatizou o perigo da solda TIG:

A solda TIG é muito linda, mas ela mata. Todo mundo sabe. Muitos companheiros tiveram câncer por causa dela. O trabalho na indústria naval dura pouco. Você morre cedo (Trabalhador do Rio Nave, 08/08/2013).

---

117. De acordo com o site do Rio Nave. Disponível em: [www.rionave.com.br](http://www.rionave.com.br). Acesso em: 21/12/2013.

No início de 2014, a Rio Nave contava com cerca de 900 trabalhadores contratados, 600 subcontratados e era a principal base do Sindimetal-Rio, do ponto de vista político.

Percebemos que os Estaleiros Caneco e Ishibrás desenvolveram uma trajetória produtiva conectada aos estímulos e às demandas governamentais e mergulharam num processo de retração nos anos 1990, quando paralisaram suas atividades. Com a retomada da indústria naval, nas suas plantas passaram a atuar grupos nacionais que reconstruíram grande parte da mão de obra que trabalhava para os grupos anteriores. Tal processo estimulou uma profunda ligação entre diferentes gerações operárias que agiam nesses pátios.

Esses trabalhadores protagonizaram momentos de embate, luta, conciliação e também ativação do Judiciário trabalhista, principalmente quando se encontravam em situações-limite. Acumularam, assim, um repertório de conflito que serviu de base para suas ações coletivas e as de seus sindicatos no momento de retração (anos 1990) e de retomada (anos 2000) da indústria naval carioca. Nos capítulos seguintes analisaremos estas questões, dando atenção especial à relação entre esses operários, seus respectivos sindicatos e a Justiça.





## **CAPÍTULO 4**

### **LUTAS SOCIAIS E JUDICIALIZAÇÃO**

#### **4.1 A luta dos trabalhadores por direitos sociais**

Os trabalhadores ligados ao setor naval estiveram presentes nas primeiras lutas por melhores condições de trabalho, direitos e liberdade no Brasil. No século XIX formaram suas primeiras associações mutualistas e incrementaram seu grau de associativismo.<sup>118</sup> No início do século XX protagonizaram movimentos importantes como a greve dos catraieiros e marinheiros de Fortaleza (1904), as greves dos trabalhadores das docas de Santos (1905 e 1908), e a greve dos marítimos do Lloyd Brasileiro em Recife e dos foguistas dos navios da Cia Pernambucana (1909). Participaram também das greves gerais do Rio de Janeiro, em 1903, e da grande greve geral de São Paulo, em 1917, que reuniu cerca de 50.000 trabalhadores (FOOT & LEONARDI, 1982). Entre 1900 e 1910 foram realizadas 111 greves. De 1919 a 1920, 258.

O intenso clima de mobilizações e lutas por bandeiras tanto econômicas quanto políticas estimulou a organização dos trabalhadores no I e II Congresso Operário Brasileiro.<sup>119</sup> Estes, realizados no Rio de Janeiro em 1906 e 1913, respectivamente, sofreram forte influência anarquista. O movimento operário na época era composto por diferentes correntes ideológicas, especialmente a socialista e a anarquista.<sup>120</sup> Em 1920 foi a vez do III Congresso Operário

---

118. Em 1832 na Bahia, foi organizada a Sociedade dos Artífices, por carpinteiros navais. Em 1833 já se tinha registros da Sociedade de Oficiais e Empregados da Marinha. Em 1858 foi a vez da Sociedade Beneficência dos Artistas da Construção Naval e em 1884 da União Beneficente dos Operários da Construção Naval. No Rio de Janeiro, profissionais do setor naval se reuniam na Irmandade de São Jorge. Em 1890 foi fundado o Partido Operário Brasileiro. Para mais informações sobre o período ver Foot & Leonardi (1982).

119. O segundo congresso registrou a existência da União dos Estivadores, do Sindicato Operário dos Caldeiros de Ferro (do Rio de Janeiro), o Centro dos Trabalhadores do Mar (Bahia), a Sociedade União dos Trabalhadores da Estiva (Rio Grande do Sul), e o Sindicato dos Estivadores (Alagoas).

120. Os socialistas já tinham fundado seu partido em 1908 com apoio da União dos Estivadores e da Sociedade de Resistência dos Trabalhadores em Trapiche e Café (GOMES, 1994, p. 95-97).

Brasileiro, no Rio de Janeiro. A partir daí o movimento passou a ser disputado também pelos comunistas, que tinham fundado seu Partido em 1922, o Partido Comunista do Brasil (PCB).<sup>121</sup>

Nesta época as lideranças políticas oposicionistas, como Rui Barbosa, Azevedo Lima, Nicanor Nascimento, Sá Ferreira e Alcindo Guanabara, se mostravam atentas ao potencial operário. Por isso procuravam apoio no movimento reivindicando-se portadores dos seus interesses. Mesmo o repressor governo de Arthur Bernardes (1922-1926) não pôde negligenciar a sua força.

A pressão social destes atores do trabalho fez com que fossem aprovadas na década de 1920 as Caixas de Aposentadorias e Pensões para os ferroviários, a Lei de Férias para comerciários e operários industriais, e o Código do Trabalho do Menor. Bernardes combinou repressão e concessão com o objetivo de aproximar-se dos trabalhadores (GOMES, 1994, p. 128-129), mas essa estratégia foi melhor sucedida nos governos de Getúlio Vargas (1930-1945; 1951-1954).

Depois do Golpe de 1930, que levou Vargas ao poder, o Ministério do Trabalho Indústria e Comércio (criado em novembro de 1930) passou a disputar – junto com anarquistas, comunistas, socialistas e outros – o controle do movimento sindical. Em março de 1931 foi criada a Lei de Sindicalização que consagrou o princípio da unicidade e definiu o sindicato como órgão consultivo e de colaboração com o poder público. Num primeiro momento a legislação não tornava obrigatória a filiação dos sindicatos ao Estado, mas relacionava esta filiação à possibilidade dos trabalhadores reivindicarem seus direitos sociais e recorrerem aos órgãos de justiça existentes (GOMES, 1994, p. 146-150). Tal fato na prática levava à filiação compulsória já que mesmo nesse período, como veremos no capítulo a seguir, os trabalhadores demandavam a intermediação da Justiça na proteção dos seus direitos.

---

121. Em 1919 já havia sido fundado o Partido Comunista Anarquista que perdeu força depois da fundação do PCB.

Com a ditadura do Estado Novo<sup>122</sup> (1937-1945) a opressão e o disciplinamento das atividades sindicais se tornaram mais intensas. De 1935 a 1939 os sindicatos sofreram intervenção e controle pelo Ministério do Trabalho. A Lei de 1939 tornou obrigatório o registro das associações profissionais, a apresentação prévia dos candidatos às eleições sindicais ao governo, a ampliação das causas de inelegibilidade, o acompanhamento do processo eleitoral e a aprovação das eleições pelo Ministério. Por outro lado, em maio de 1943, o governo consolidou a legislação laboral existente no país e ampliou direitos com a chamada Consolidação dos Direitos do Trabalho (CLT). Em 1946 transformou a Justiça do Trabalho em ramo do poder judiciário. A tática “repressão-concessão” se tornou ainda mais clara.

Em março de 1947, na gestão do presidente Eurico Gaspar Dutra (1946-1951), 400 sindicatos sofreram intervenção e suas direções foram substituídas por sindicalistas ligados ao governo. Trabalhadores afastaram-se dos sindicatos controlados e o esvaziamento da vida associativa ficou visível com a diminuição das assembleias e reuniões. Antes, de 1936 a 1941, o número de associados nos sindicatos já vinha declinando, fenômeno ocorrido tanto no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro quanto no Sindicato dos Operários Navais, fundado em maio de 1942 na cidade de Niterói. Neste último as assembleias passaram a ser frequentadas por um pequeno número de trabalhadores, o chamado “grupo dos 12”. Estes, tornar-se-iam os líderes do “Movimento de 1953” (BARSTED, 1982, p. 51).<sup>123</sup>

No campo das ciências sociais diferentes teóricos procuraram entender este complexo momento histórico. Uma das correntes interpretativas mais respeitadas e influentes da análise desse período registrou de forma crítica a chamada “política de aliança” que veio a ser construída entre trabalhadores, Estado e patronato. Seus principais representantes foram Octavio Ianni e Francisco

---

122. A ditadura do Estado Novo foi implementada por Vargas como estratégia de concentração de poder. A justificativa para ela foi a existência de um suposto plano revolucionário comunista, o Plano Cohen. Descobriu-se posteriormente que este havia sido forjado pelo governo apenas para justificar a ditadura varguista.

123. Voltaremos ao tema do Movimento de 1953 no capítulo seis.

Weffort. Eles, através de uma análise da totalidade inspirada em conceitos marxistas, identificaram que a incorporação das massas populares ao processo político brasileiro pós Revolução de 1930 consolidou uma “República Populista”. Os trabalhadores, por sua vez, teriam sido cooptados pelo governo com sua estrutura sindical-trabalhista e tornaram-se apoio social de Vargas, que buscava acomodar diversos interesses, nacionais e internacionais, da classe dominante.

Weffort (1978, p. 67-68), em *O Populismo na Política Brasileira*, indica que se no período oligárquico (pré-1930) as massas estavam distanciadas de qualquer possibilidade de participação real, no período seguinte (tanto o “democrático” entre 1945 e 1964 quanto na ditadura varguista) sua participação ocorreu sob a tutela dos dominantes. A emergência das massas, pós 1930, foi sempre condicionada.

O autor leva em conta que devido as transformações sociais e econômicas do Brasil depois de 1930, a democracia que se instaurou viu a necessidade de incorporar as massas populares no processo político. O incremento das cidades e do proletariado de forma geral levaram uma pressão crescente destes sobre a estrutura estatal (WEFFORT, 1978 p. 17). Entretanto, afirma que as iniciativas do Estado em favor dos trabalhadores e da legislação trabalhista (CLT) foram nada mais que uma “doação” às massas urbanas com o objetivo principal de cooptação.

Para Weffort, uma das raízes da capacidade de manipulação dos grupos dominantes sobre as massas estaria na debilidade destas como classe. Sua diversidade interna e incapacidade de assumir responsabilidades estimulavam uma baixa combatividade. Por isso, necessitavam do chefe de Estado. Outros fatores seriam as próprias circunstâncias nas quais estas classes se constituíram: classes em processo de formação nos quadros de uma sociedade em transição; grande heterogeneidade interna na sua composição econômica e social; a mobilidade intraclasse; e o caráter contraditório da sua formação nas grandes cidades, já que os novos trabalhadores vinham diretamente do campo ou possuíam baixa experiência urbana (WEFFORT, 1978, p. 17; 70-71; 146).

Esta composição social obscureceria uma possível consciência de seus interesses; estimularia o interesse individual de ascensão, em oposição ao interesse coletivo; e conseqüentemente faria com que as classes populares se identificassem com àqueles que promoveriam suas condições de ascender.

Octavio Ianni (1968) compartilha da mesma opinião em relação à heterogeneidade do proletariado industrial. Para esse autor a composição rural-urbana dos trabalhadores brasileiros foi um dos fatores principais da inexperiência política deste segmento. No ambiente rural predominariam formas patrimoniais de poder e submissão, o que justificaria a incapacidade das massas populares pensarem em termos de classe (IANNI, 1968, p. 57).

Para Ianni, a política de massa desenvolvida pelo governo funcionou como uma técnica de organização, controle e utilização da força política das classes assalariadas. Por mais que a combinação de interesses econômicos e políticos do proletariado, da classe média e da burguesia industrial tivessem beneficiado a criação e a expansão das instituições democráticas, do setor industrial e de serviços, e o acesso dos assalariados a uma parcela de poder, as conquistas dos trabalhadores foram limitadas e objetivaram sua cooptação. O regime de salário mínimo, por exemplo, iniciado na década de 1940, seria um instrumento para preservar a pauperização da classe operária e a estrutura de dominação social já que os níveis salariais se mantiveram abaixo do custo de vida (IANNI, 1968, p. 61).

Ianni acrescenta que o “peleguismo sindical”, beneficiário e refém do imposto sindical criado pelo governo,<sup>124</sup> foi também uma forma de controle e cooptação dos trabalhadores. Na análise do autor tal situação fez dos sindicatos e dirigentes meros instrumentos de manobras políticas, alheios ao interesse dos assalariados (IANNI, 1968, p. 55-56).

As análises de Weffort e Ianni sobre populismo e trabalhadores influenciaram gerações de pesquisadores e se tornaram re-

---

124. O imposto sindical é, ainda hoje, a principal fonte de recurso dos sindicatos e corresponde a uma importância paga de forma compulsória pelos trabalhadores, equivalente a um dia de trabalho por ano. É controlado e distribuído às entidades sindicais pelo Ministério do Trabalho.

ferência para interpretações do período no Brasil. Mas, embora pouco divulgada na Academia, a tese da “outorga varguista” já tinha sido contestada por Evaristo de Moraes Filho<sup>125</sup> nos anos 1950 em *O Problema do Sindicato Único* (1952). O autor evidenciou que a legislação trabalhista aprovada em 1943 era pauta de luta do movimento dos trabalhadores desde o final do século XIX. Eles, inclusive, tinham obtido vitórias substantivas como a Lei de Acidentes de Trabalho (1919), a estabilidade de dez anos aos portuários e ferroviários (1923), a Lei Eloy Chaves sobre caixas de aposentadoria e pensões (1923), a Lei de Férias (1925) e o Código do Trabalho do Menor (1926/1927).

Evaristo comprovou – através de dados da atividade sindical brasileira e das vitórias do período pré-1930 – que a legislação trabalhista longe de ter sido “doada pelo soberano”, foi uma conquista dos trabalhadores. Afirmou que Vargas, através de diversos artifícios, quis trazer os sindicatos para dentro do Estado e restringiu sua autonomia para impedir o desenvolvimento de um movimento trabalhista forte que pudesse prejudicar sua gestão. Todavia, o sindicato no Brasil não surgiu a partir do Estado varguista mas da associação profissional, num período anterior à Era Vargas (1930-1945). Evaristo utiliza essa argumentação para justificar a necessidade da autonomia do sindicato, que mais do que um elemento de conflito, seria instrumento de desenvolvimento do trabalho e da paz social (MORAES FILHO, 1978 [1952], p. 62; p. 137).

Contudo, apesar da relevância da obra de Evaristo para a compreensão deste período, o momento de sua publicação foi pouco propício ao debate, pois coincidiu com a volta de Vargas à Presidência da República. O livro foi mal visto pelo Estado e adquiriu uma posição marginal na Academia. Após esgotar-se rapidamente, a reedição só ocorreu quase 30 anos depois, em 1978.

Foi de fato a partir de fins da década de 1970 que outras cor-

---

125. Evaristo é filho do socialista e primeiro consultor jurídico do Ministério do Trabalho, Evaristo de Moraes. Ingressou na carreira jurídica como secretário de duas Comissões Mistas de Conciliação em 1934 e posteriormente foi nomeado para a Justiça do Trabalho. Devido suas posições políticas só chegou a procurador em 1957, por antiguidade. Também seguiu carreira acadêmica sendo professor de Sociologia e de Direito na Universidade Federal do Rio de Janeiro. Para mais sobre a trajetória de Evaristo ver: MOREL; GOMES; PESSANHA, 2007.

rentes sociológicas e historiográficas revisaram o debate sobre populismo e propuseram uma nova reflexão.<sup>126</sup>

Em 1978, com *Liberalismo e Sindicalismo no Brasil*, Luiz Werneck Vianna voltou a contrariar a perspectiva de passividade da classe trabalhadora e da “outorga” dos direitos sociais. O autor, como fez Evaristo anteriormente, demonstrou que o movimento de trabalhadores vinha se organizando desde o final do século XIX em associações mutualista (antes e depois de 1888) e de resistência (até 1919). Apresentou ainda um levantamento detalhado das conquistas legais dos operários e evidenciou que grande parte dos direitos do trabalho (como férias, descanso dominical, regulamentação da jornada do trabalho – incluindo a do menor e a da mulher – caixas de seguros e leis de acidentes de trabalho) já faziam parte da legislação antes de 1930.

Nos anos 1980 um grupo de pesquisadores também encontrou munção teórica para criticar a tese de Weffort e Ianni, através da análise do historiador inglês E. P. Thompson sobre o processo de formação da classe trabalhadora. Thompson (1987a) rejeita a “coisificação” da classe e sua redução às relações puramente econômicas. A constituição da classe trabalhadora é para este autor tanto um fato da história econômica quanto da história política e cultural. A classe acontece quando um grupo de indivíduos partilham experiências comuns e apreendem estas experiências também em termos políticos e culturais. O *fazer-se* da classe operária se dá através de suas tradições, cultura, organização política, profissional e principalmente na sua própria experiência de luta (THOMPSON, 1987a). Análise esta que vai de encontro com a ideia de uma classe inacabada.

Para Ângela de Castro Gomes (1994), uma das principais interlocutoras desse debate no Brasil, Thompson supera uma visão utilitarista da ação coletiva e do conceito de classe. A autora defende que o termo “populismo” seria dotado de tom pejorativo,

---

126. De acordo com Felipe Demier (2012) existem duas correntes principais dessa revisão, que têm ganho desde os anos 1980 cada vez mais adeptos nos espaços acadêmicos e midiáticos: a corrente campineira, representada por, entre outros, Helio da Costa e Francisco Teixeira da Silva; e a corrente revisionista, de Ângela de Castro Gomes, Jorge Ferreira e outros. O autor faz um interessante debate sobre essas correntes e as analisa de forma extremamente crítica.

associado à concepção errônea de manipulação dos trabalhadores pelo Estado. Pautada em pesquisa teórica, historiográfica, dados empíricos e análise de periódicos classistas, Castro apresentou um outro olhar sobre a relação entre poder estatal e trabalhadores no pós-1930 e identificou esse período histórico como “trabalhismo”.

Em publicação de 2001 destacou que o desafio da análise do entre anos 1930-1960 seria atribuir aos operários um papel de sujeitos que vivenciam suas ações, realizam escolhas e atuam dentro de um campo de possibilidades (GOMES, 2001, p. 46).

Herdeiros do pensamento de Evaristo e também inspirados na compreensão thompsoniana sobre a classe trabalhadora, pesquisadores da Universidade Federal do Rio de Janeiro igualmente buscaram elaborar uma análise que complexificava a ideia de populismo.<sup>127</sup> Consideraram principalmente as particularidades do sindicalismo fluminense que surgiu numa região de industrialização vinculada ao comércio, ao capital financeiro, e ao Estado, devido a condição do Rio de Janeiro como sede da República. Estas particularidades aprofundaram as características de uma classe trabalhadora reivindicativa e com alta capacidade de explorar os espaços de negociação com os setores da sociedade e governo (PESSANHA & ABREU, 1994, p. 8).

José Ricardo Ramalho (1994), em seu estudo sobre os trabalhadores de uma das primeiras empresas estatais do Brasil, a Fábrica Nacional de Motores (FNM), defendeu que a gestão desta se baseou na ideologia corporativa e no disciplinamento laboral. Contudo, embora as políticas de formação disciplinar e profissional tenham sido bem sucedidas, os trabalhadores deram sinais de resistência e questionaram o cotidiano repressor no interior da fábrica.

Regina Morel (1994) também utilizou uma empresa estatal como objeto de sua análise sobre as trajetórias dos trabalhadores do Rio de Janeiro: a Companhia Siderúrgica Nacional, de Volta Redonda. A autora exprimiu que o processo de constituição e desenvolvimento da empresa influenciou decisivamente a construção da identidade coletiva destes trabalhadores.

---

127. Análise em parte publicada no livro “O trabalhador carioca: estudos sobre os trabalhadores urbanos do Estado do Rio de Janeiro”, organizados por Elina Pessanha e Alice Abreu em 1994.



Já a pesquisa de Elina Pessanha (1994), que interessa diretamente a esta investigação, evidenciou que os trabalhadores do estado do Rio de Janeiro, eram os representantes principais do sindicalismo combativo pós-1930 até a ditadura militar e os protagonistas das ondas greves da década de 1950. Segundo a autora estes operários acumularam perdas mas também conquistaram vitórias e possibilitaram a expansão da cidadania (mesmo que regulada) da classe trabalhadora brasileira. Da mesma forma, os trabalhadores no período pré-1964, ao contrário de terem sofrido uma ruptura brusca com a aparentemente “nova” geração seguinte, construíram uma trajetória marcada por continuidades e trocas. Tais elementos promoveram a construção de uma identidade social entre os operários navais pré e pós 1964, quando estes foram enquadrados na categoria metalúrgica pela ditadura militar (PESSANHA, 1994, p. 14-16).

As entrevistas realizadas por Barsted (1982, p. 49) na década de 1970 também mostraram que os trabalhadores do setor naval consideravam as conquistas da década de 1940 e a promoção da indústria naval no governo JK fruto da sua pressão social, tendo destaque a aprovação e o cumprimento da Lei do Repouso Semanal Remunerado de 1946. Uma crítica da própria classe à tese da outorga.

Entre meados da década de 1990 e a primeira década de 2000 foram realizadas outras análises que questionavam a perspectiva de cooptação dos operários e de sua ação como “massa” no chamado período populista. Nesse campo destacam-se as pesquisas de Hélio da Costa (1995) sobre as comissões de fábrica e a relação entre partido e sindicato; as de Paulo Fontes (2008), sobre os trabalhadores migrantes em São Paulo; as de Alexandre Fortes (2004), sobre a classe trabalhadora da cidade de Porto Alegre no Rio Grande do Sul; e as de Fernando Teixeira da Silva (1995), sobre os trabalhadores na Doca de Santos. Estes trabalhos eram em grande parte ligados às investigações de Marco Aurélio Garcia e Michael Hall da Unicamp e Maria Celia Paoli, da USP, e foram também influenciados pelo pensamento thompsoniano.

A pesquisa de Fernando Teixeira da Silva sobre os estivadores do porto de Santos nos interessa sobretudo por tratar de um seg-

mento estreitamente ligado ao setor naval e pelo olhar do autor às reivindicações operárias, pautadas na legislação trabalhista. Sua análise mostrou que a lei pôde ser utilizada não só pelas classes dominantes como também pelas dominadas. Evidenciou que se os textos legais eram claros na proteção aos patrões, a Justiça do Trabalho mostrava-se mais ambígua, ainda que fosse vista na literatura em geral como um aparelho ideológico do Estado voltado a reproduzir as relações capitalistas de produção. A JT representou as estratégias do governo para viabilizar no campo simbólico da representação do poder, sua imagem protetora aos trabalhadores mas trouxe efetivamente ganhos concretos para a classe operária (SILVA, 1998, p. 100-101).

A chamada “Moscou Brasileira” ou “Porto Vermelho”, como convencionou referir-se à cidade de Santos e ao setor portuário, foi um interessante laboratório de análise da combatividade dos trabalhadores e da sua capacidade de obter vitórias, através de pressão e diálogo com o Estado.<sup>128</sup> Ao demonstrar que os trabalhadores utilizavam as brechas dessa mesma legislação para avançar nos seus direitos, o autor questionou a ideia de cooptação e colaboração de classe já que as leis trabalhistas no Brasil se transformaram diversas vezes em instrumento contra a opressão patronal e estatal.

Esse conjunto de análises que deram protagonismo à ação operária pré e pós 1930 influenciaram substancialmente esta pesquisa e foram destacadas aqui pela relevância e contribuição à discussão que nos propomos aqui.

Procuramos entender os sindicalistas e os operários do setor naval como atores que fazem escolhas, atuam numa conjuntura específica e utilizam o *repertório conflituoso de ação coletiva* que possuem – greves, mobilizações e também a Justiça e as leis – para defender seus interesses. Neste repertório, o judiciário trabalhista merece uma análise mais detalhada. É o que procuramos fazer a seguir.

---

128. No ano de 2013 o “Porto Vermelho” voltou aos noticiários pelo nível de radicalização dos seus trabalhadores que ocuparam o terminal da Empresa Brasileira de Terminais Portuários no Porto de Santos e dois navios atracados. Os trabalhadores protestavam contra o novo modelo de contratação de trabalho que reduz os direitos da convenção coletiva da categoria.

## 4.2 Direitos trabalhistas, cidadania e justiça

A noção de cidadania no Brasil que surgiu com Vargas estava intrinsicamente conectada ao direito do trabalho. Seu marco principal foi a legislação de 1943. Esta, como vimos, consolidou conquistas trabalhistas anteriores à 1930 e, apesar dos elementos repressores que continha, efetivou-se como instrumento importante de proteção social dos trabalhadores diante da estrutura capitalista.

Para José Murilo de Carvalho (2006) essa particular trajetória de direitos no Brasil levou o país a edificar uma cidadania “às avessas”. A concretização legal dos direitos sociais no início do século XX se deu num período de ausência de direitos civis básicos (tais como a liberdade e o direito de ir e vir) e políticos (como votar e ser votado). Para formular a concepção da “cidadania às avessas”, que consideramos bastante adequada para o quadro brasileiro, Carvalho inspirou-se na tipologia clássica de formação dos direitos formulada pelo sociólogo britânico T. H. Marshall (1967). Este autor, nos anos 1950, identificou a construção da cidadania como um progressivo processo de acúmulo de direitos. Os direitos sociais estariam apenas na ponta final desta construção.<sup>129</sup>

A “carteira de trabalho” se tornou um elemento simbólico fundamental dessa nova fase. Era um “passaporte” de entrada do indivíduo desprotegido ao mundo cidadão, regulado, e ainda hoje é forte referência, especialmente para os segmentos mais pauperizados da sociedade. Mas todo este arcabouço legal trabalhista e “cidadão” continha, como dito, elementos contraditórios. Além de ter sido aprovado num período de repressão à organização social livre, foi permeado por traços autoritários que objetivavam também o controle da classe trabalhadora. O movimento sindical questionou os aspectos cerceadores da legislação, mas valorizou a possibilidade concreta de efetivação das suas bandeiras de luta. A consolidação de direitos sociais, mesmo que num ambiente ditatorial, colocou-se como um horizonte positivo para o movimento e foi fortemente criticado pelos setores patronais e liberais.

---

129. Apesar de adotar uma perspectiva linear e evolucionista, a reflexão de Marshall nos serve – não sem crítica – como referencial histórico e comparativo para analisar a formação desse processo no Brasil. O autor tem como base principal de sua pesquisa a trajetória dos direitos ingleses.

De um lado estava o embate Estado e trabalho, onde o governo mantinha a tática de repressão ao sindicalismo e concessão das suas reivindicações. O movimento, por sua vez, realizava críticas ao autoritarismo mas valorizava as conquistas no âmbito legal. De outro, a disputa entre Estado e capital que provocou intensas discussões e marcou uma cisão política e intelectual no país entre dois campos principais que caracterizaremos como “liberal” e “corporativo” (MOREL e PESSNHA, 2007, p. 88-109).

Tais debates tiveram como principais referências Oliveira Vianna<sup>130</sup>, eminente sociólogo da época caracterizado como defensor de um Estado forte, estruturado e conciliador de conflitos, partidário por isso do projeto de Justiça do Trabalho; e Waldemar Ferreira, deputado liberal relator do projeto desta Justiça no Congresso Nacional. Defendia a redução da intervenção do Estado nas relações laborais.<sup>131</sup>

O campo corporativo sustentava o modelo trabalhista de Vargas e era apoiado por correntes socialistas, católicas e corporativistas, que tinham o objetivo de reduzir as desigualdades sociais através da ação estatal e da mediação do conflito entre capital e trabalho. O chamado “Novo Direito Corporativo” pretendia constituir instrumentos como a sentença e a convenção coletiva, além de reconhecer sujeitos de direito coletivo.

O campo liberal, defensor do “Direito Clássico Contratualista”, combatia a criação de uma Justiça federalizada e a existência de sujeitos coletivos. Não aceitava também que os sindicatos funcionassem como pessoas jurídicas públicas, alegando que a vontade individual dos trabalhadores deveria prevalecer. Era igualmente contrário ao poder normativo e de fato conseguiu impedir que a JT fosse aprovada no Congresso.

Diante de tantos embates esta Justiça só veio a ser sancionada em plena ditadura do Estado Novo em 1941. Antes disso, em

---

130. Oliveira Vianna desenvolveu uma tese influente na Academia no início do século XX relativa à formação do “insolidarismo brasileiro”, fruto da tradição agrária nacional pautada no latifúndio. Esta seria uma marca profunda e natural da nossa formação social que só poderia ser superada através da criação de um Estado forte e centralizador, capaz de refundar a sociedade brasileira. Daí sua adesão ao Estado Corporativo. Sobre o tema, ver Oliveira Vianna (1987).

131. Os periódicos da década de 1930, em especial o *Jornal do Comércio* do Rio de Janeiro, eram os principais palcos deste debate. A compilação dos artigos deste jornal foi publicada em 1938. Ver Oliveira Vianna (1938).

1932, já havia sido criado o Conselho Nacional do Trabalho, vinculado ao Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Este instrumento de proteção social era constituído por 12 membros e atuava como órgão consultivo dos poderes públicos para assuntos trabalhistas e previdenciários. Também em 1932 foram instituídas as Juntas de Conciliação e Julgamento, órgão administrativo composto pelos Juízes Classistas (representantes dos empregados e dos empregadores) e por um Juiz Presidente, indicado pelo Governo. Estes foram os principais embriões do que viria se tornar a Justiça do Trabalho, transformada em um dos ramos efetivos do Poder Judiciário na Constituição de 1946.

A JT passou a atuar para garantir um maior controle social e impedir que os desacordos entre capital e trabalho evoluíssem para conflitos abertos. Imprimiu, por um lado, ritmo lento às decisões judiciais e mostrou-se sintonizada à conjuntura anti-democrática do país, mas, por outro, garantiu a efetivação dos direitos conquistados pelos trabalhadores quando o capital ou o Estado insistiam em descumpri-los.

Nas décadas de 1960 e 1970, durante a ditadura militar, os aspectos repressivos já contidos na legislação varguista e na Justiça do Trabalho foram acentuados e o direito à estabilidade do emprego substituído pelo Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).<sup>132</sup> Mas mesmo nesse momento de coerção, setores da Justiça do Trabalho procuraram defender os direitos trabalhistas e conter o arrocho salarial. Até 1966, quando os militares impetraram um Decreto-lei que impediu os tribunais de concederem qualquer acordo salarial superior ao definido nas Leis, os juízes vinham atuando para garantir aumentos acima da percentagem determinada oficialmente.<sup>133</sup>

A JT e a legislação varguista também foram questionadas por pesquisadores da sociologia do trabalho. Numa perspectiva crítica ao que chamou de “sindicalismo oficial”, Boito Jr (2005) defende que o Ministério do Trabalho e depois a justiça trabalhista foram

---

132. O FGTS deu autonomia para a dispensa de empregados e praticamente acabou com a estabilidade no emprego.

133. Exemplos nesse sentido foram descritos por Erickson (1979, p. 214) e Marco Aurélio Santana (2001a, p. 144)

responsáveis pela restrição da liberdade de organização sindical e de sua autonomia. Estes órgãos, encarregados da emissão da carta de registro oficial dos sindicatos, estimularam a criação de sindicatos oficiais ligados ao governo. A Justiça do Trabalho também atuou (e ainda atua) julgando a legalidade das greves e em diversos momentos prejudicou a livre atividade sindical. Em publicação anterior, o mesmo autor chegou a utilizar a argumentação do então ministro Agamenon Magalhães, nas justificativas do anteprojeto de lei da JT, para marcar o caráter tutelar e impeditivo dela nos casos de greve. O ministro argumentara ser “indispensável a arbitragem obrigatória, como único meio eficaz para impedir as greves e os locautes” (BOITO JR., 1991, p. 45).

Para Boito Jr. a investidura sindical, a unicidade, as contribuições sindicais obrigatórias por força da lei e a própria Justiça do Trabalho geraram um aparelho sindical integrado ao Estado e separado dos trabalhadores. A estrutura deste tipo de sindicato produziu, para o autor, efeitos jurídicos específicos de tutela e o estabelecimento de normas que limitaram e ditaram o ritmo das reivindicação dos trabalhadores (BOITO JR., 1991, p. 39-46; 118).

Por mais que as críticas realizadas sobre a JT e a legislação trabalhista sejam pertinentes, consideramos que ambas se mostraram, ainda assim, fundamentais instrumentos de defesa da parte explorada na relação entre capital e trabalho. A lei em suas formas e retóricas, como já enfatizava Thompson, pode inibir a ação do dominante e oferecer proteção aos destituídos de poder. Sem elas os trabalhadores ficariam totalmente à mercê das vantagens dos patrões (THOMPSON, 1987b, p. 358).

A Justiça do Trabalho assumiu desde o início princípios distintos dos da Justiça comum. Sendo uma Justiça federalizada e centralizada (em oposição à estadualizada), apoiou-se em ritos processuais mais rápidos e simplificados (como a oralidade das provas), acolheu demandas individuais e coletivas (encaminhadas pelos sindicatos de trabalhadores e patronais) e desenvolveu a prerrogativa de exercer o chamado Poder Normativo, estendendo o alcance de suas sentenças a todos os membros de um setor ou de uma categoria. Surgiu então com o objetivo não só de fa-

zer valer a legislação vigente, como também de produzir normas referentes às relações de trabalho. Baseou-se ainda no princípio da não-igualdade entre as partes concorrentes de um processo judicial. Na JT o trabalhador é considerado o segmento mais fraco do conflito entre capital e trabalho (MOREL e PESSANHA, 2007, p. 91). Qualquer trabalhador com vínculo empregatício formal<sup>134</sup> poderia recorrer a ela de forma individual ou coletiva, contando assim com o sindicato correspondente da categoria.

A JT foi ainda pioneira no reconhecimento do ator coletivo, entendendo o sindicato como defensor dos direitos da classe trabalhadora. Contudo, a perspectiva de coletivização processual desta Justiça vem sendo constantemente inibida, desde sua inauguração na década de 1940, o que prejudicou uma atuação mais efetiva. Isso porque ao contrário do que ocorre numa ação de caráter coletivo, o trabalhador individualmente só procura a JT quando está desempregado, pelo receio de sofrer retaliação do empregador enquanto está vinculado à empresa.

Com a abertura democrática, a Constituição de 1988 fortaleceu a JT e definiu que em cada unidade da Federação deveria existir ao menos um Tribunal Regional do Trabalho (TRT). Num cenário de descumprimento dos padrões aos direitos trabalhistas, baixa fiscalização do Estado e consequente aumento expressivo dos dissídios individuais entre 1988 e 1997, a Justiça ampliou seu escopo de atuação para atender demandas pelo cumprimento da legislação.

Na década de 1990, contudo, diversas iniciativas no âmbito do executivo e do legislativo procuraram descaracterizá-la. Sob o slogan “fim da Era Vargas” o governo Fernando Henrique Cardoso (1994-2002) defendeu a extinção do judiciário trabalhista. Na gestão do então Ministro do Trabalho Francisco Dornelles o Executivo apresentou o projeto de lei (n. 5438 de 2001) que alterava o artigo 618 da CLT ao introduzir a prevalência do negociado pelo legislado. Este, foi aprovado em 2001 no Congresso Nacional e encaminhado para o Senado. Seu arquivamento só ocorreu no primeiro mandato do presidente Lula (2003-2011).

---

134. A partir de 2004, com a Reforma do Judiciário (Emenda n. 45), essa prerrogativa foi ampliada a toda relação de trabalho, formal ou não.

Outras medidas, contudo, foram mais bem sucedidas e estimularam o afastamento dessa Justiça do conflito coletivo. Entre elas se destacam o fim do juiz classista<sup>135</sup> (Emenda Constitucional 24 de 1999); as leis 9.958 e 9.957 de 2000 que criaram as Comissões de Conciliação Prévia<sup>136</sup>; o procedimento sumaríssimo<sup>137</sup>; a Instrução Normativa n.4 de 1993 que exigiu dos sindicatos uma série de formalidades, documentos e registros para o ajuizamento da ação, muitas impossíveis de serem cumpridas; o Enunciado 310 do mesmo ano, que restringiu as ações coletivas através do entendimento de que o sindicato não poderia agir em nome próprio defendendo o interesse de terceiros, sem que existisse uma legislação clara definindo as hipóteses dessa ação<sup>138</sup>; e o Enunciado 330 de 1994, que dava ao sindicato poder na homologação da verba rescisória na quitação do contrato de trabalho, para evitar assim a intermediação do judiciário.

Morel e Pessanha (2007) afirmam, entretanto, que apesar das várias inovações legislativas impetradas neste período, algumas inclusive flexibilizadoras das formas de contratação e propiciadoras de novos espaços de negociação trabalhista, a Justiça do Trabalho escapou ilesa nas suas bases fundamentais, em virtude da reação das associações profissionais do setor jurídico e dos sindicatos dos trabalhadores.

Outras mudanças vieram ocorrer em fins de 2004. A Reforma do Judiciário, que tramitou nas casas legislativas durante 13 anos e foi aprovada, em grande parte, através da Emenda n. 45 já no governo Lula, contribuiu decisivamente para transformações mais estruturantes no judiciário trabalhista.

O sistema brasileiro de relações de trabalho previa, até a aprovação desta Reforma, que a solução dos conflitos coletivos

---

135. Juiz classista existiu na JT até o final da década de 1990. Era o juiz leigo, não necessariamente formado em Direito, indicado pelos sindicatos de trabalhadores e de empregadores para um mandato temporário.

136. As Comissões de Conciliação são organismos privados e servem para construir um acordo anterior ao trânsito realizado no judiciário. Nelas, as partes confiam a uma terceira pessoa pretensamente neutra (o conciliador) a condução do pleito.

137. O rito sumaríssimo é um procedimento mais célere, e ocorre para ações menores de 40 salários mínimos. Possui regras extremamente rígidas e formais, o que também leva os juizes a extingui-los sem julgar o mérito ou estimular o trabalhador a acordar com o empregador um valor menor que o devido, para chegar ao limite de 40 salários, e ter o seu processo julgado de forma mais rápida.

138. Sobre o Enunciado 310 ver Gonçalves Junior (2003).



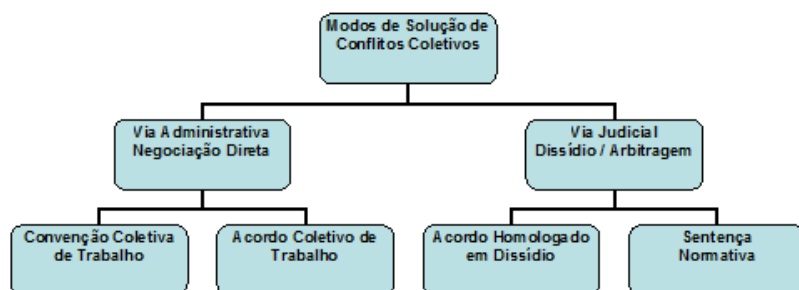
poderia ocorrer pela condução direta do processo pelas partes envolvidas (via administrativa) ou através da mediação ou da arbitragem feita pela Justiça do Trabalho (via judicial). Os resultados dessas negociações, realizadas diretamente entre as entidades sindicais de trabalhadores e os empresários, ou entre entidades sindicais de trabalhadores e empresas, se davam por meio de dois instrumentos: as convenções coletivas de trabalho e os acordos coletivos de trabalho. No caso de uma ou de ambas as partes discordarem do acordo e recorrerem à Justiça para a solução desse impasse, as decisões dos tribunais se expressavam através de sentenças normativas ou de acordos homologados em dissídios (DIEESE, 2006, p. 6). Os dissídios podem ser de natureza econômica, para solucionar questões salariais e direitos sociais (utilizados por exemplo, pelos trabalhadores no período de reajuste salarial, chamado de data-base); de natureza jurídica, para interpretar uma norma legal ou contratual (utilizado por exemplo pelos empregadores nos casos de julgamento de legalidade de greve); ou de revisão: para rever depois de um ano o acordo ou convenção anterior.

Mesmo na condução direta, os resultados das negociações coletivas realizadas entre as entidades sindicais de trabalhadores e empresários ou entre entidades sindicais de trabalhadores e empresas deveriam ser registrados nas Delegacias Regionais de Trabalho (atuais Superintendências Regionais de Trabalho) (DIEESE, 2006, p. 1-4).

O judiciário trabalhista atuava principalmente como mediador e muitas vezes o procedimento de instauração do dissídio coletivo de natureza econômica pelos sindicatos era iniciado para assegurar uma melhor negociação na data-base, no curso da campanha salarial anual. Nesses casos a negociação direta prosseguia sem interferência alguma. Caso o acordo não ocorresse, a Justiça do Trabalho efetivamente arbitrava o conflito com um instrumento da sentença normativa (DIEESE, 2006, p. 6-7). Como veremos no caso do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, a instauração deste tipo de dissídio era feita para pressionar o patronato a negociar um melhor reajuste salarial e por isso o processo era extinto sem seu julgamento.

## Figura 1

### Modos de solução dos conflitos coletivos de trabalho no Brasil



Fonte: DIEESE (2006)

A Reforma do Judiciário mudou este quadro. Por um lado ela reforçou o papel da JT ampliando sua competência sobre todas as relações de trabalho e não apenas as de caráter formal e para processar ações que envolvessem o exercício do direito de greve, incluindo os Interditos Proibitórios.<sup>139</sup> Por outro, reduziu seu Poder Normativo, ou seja, sua capacidade de estabelecer novas condições de trabalho. Tal fato privilegiou a livre negociação entre as partes e dificultou a intervenção do Estado nos conflitos coletivos (MOREL e PESSANHA, 2007). A Reforma estipulou também que os dissídios coletivos de natureza econômica passariam a ser instaurados apenas nos casos de concordância entre as partes envolvidas no litígio trabalhista: trabalhadores e empregadores.<sup>140</sup>

De acordo com Ivan Alemão (2004) a estrutura sindical varguista foi atacada duplamente no final do século XX: pelos movimentos grevistas e de oposição sindical sob a influência da esquerda e da Igreja católica, que vieram a criar a CUT; e pelo neoliberalismo, que remodelou o Estado e as empresas com a finalidade de tornar o sindicato um parceiro nesse processo. A CUT pregava um novo “contrato coletivo” acima da lei. Já os neoliberais, o “negociado acima do legislado”.

139. Magda Biavaschi (2007, p. 296) alerta que com a ampliação corre-se o risco de esvaziar a especificidade que justificou a criação da JT pois os princípios civilistas podem ocupar a pauta de julgamento.

140. EC no 45/2004, art. 114, inciso IX, parágrafo 2o.

A Justiça do Trabalho, que escapou das tentativas mais profundas de descaracterização empenhadas no governo FHC, sofreu alterações significativas no governo Lula. A esfera negocial foi mais estimulada e as relações de trabalho, mais afastadas do seu crivo.

De fato tanto correntes do sindicalismo (umas mais e outras menos) quanto o capital queriam, por razões antagônicas, o afastamento da Justiça nas relações classistas. Os primeiros achavam que podiam ter força para negociar ampliação dos direitos acima do que a lei e a Justiça estipulava e reivindicam uma atitude independente e autônoma. Os segundos, queriam se ver livres da Justiça para flexibilizarem o mercado de trabalho e pressionarem os empregados individualmente a aceitarem situações limites no ambiente laboral. Atores do próprio judiciário, por questões políticas (de liberalização) e práticas (de diminuição da quantidade de processos) também pareciam desejar, por vezes, o arrefecimento da judicialização.

No entanto, como veremos ao longo desse capítulo e do seguinte, a Justiça manteve-se como um instrumento central da intermediação entre capital e trabalho, tanto no âmbito individual quanto coletivo. Neste último caso, principalmente, o MPT adquiriu grande protagonismo num momento em que a JT se mostrou refratária em atender as demandas coletivas impetradas pelos sindicatos.

### **4.3 O Novo Ministério Público do Trabalho**

O primeiro embrião do Ministério Público do Trabalho (MPT) surgiu em 1937, através do funcionamento de uma estrutura que compreendia um procurador geral e procuradores adjuntos, ligados ao Conselho Nacional do Trabalho. O MPT atuava emitindo pareceres nos processos judiciais, numa condição de fiscal da lei.

Em 1988 a Constituição alargou os poderes do Ministério Público (MP) e, em consequência, do MPT. Segundo o texto constitucional:

O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e

individuais indisponíveis. (CONSTITUIÇÃO DE 1988, artigo 127)

Para Werneck Vianna et. al (1999) o processo de transição vivido na elaboração da Constituição de 1988, conduzido por uma ampla coalização pluriclassista, não permitiria que a Carta se identificasse com as “forças de mudanças” estruturadas neste momento no país. A compensação encontrada pelos constituintes foi uma “incisiva e generosa” declaração de direitos universais que não seriam alcançados imediatamente. Assim, a Constituição foi colocada como obra aberta, inspirada na filosofia do direito alemão e na Carta Portuguesa de 1976 (pós-Revolução dos Cravos). A concretização dos seus valores e princípios estariam na dependência de um novo arranjo de forças, subsequente ao processo democrático que ela própria deveria inaugurar.

Para setores mais otimistas uma “comunidade de intérpretes”<sup>141</sup> – que teria o papel de controle abstrato das normas – e o novo papel do MP seriam capazes de promover tais mudanças. Para outros, a declaração de direitos contidos na Constituição se limitaria a cumprir funções simbólicas. Todos enfatizavam, entretanto, o novo papel de evidência adquirido pelo MP, de guardião da vontade geral expressa pelo legislador constituinte (WERNECK VIANNA e BURGOS, 2005, p. 778).

Nos artigos referentes ao trabalho e aos direitos sociais, a Carta de 1988 refletiu as principais demandas dos trabalhadores organizados em sindicatos e movimentos sociais, parte influente das “forças da mudança” a que se referia Werneck Vianna.<sup>142</sup> Estes, que acumularam prestígio na onda de mobilizações do “novo sindicalismo”<sup>143</sup>, foram fundamentais para garantir uma correlação mais favorável aos trabalhadores tanto no cenário social amplo

---

141. A chamada “comunidade de intérpretes” é composta pelo Presidente da República, a Mesa do Senado Federal, a Mesa da Câmara dos Deputados, a Mesa da Assembleia Legislativa, o Governador de Estado, o Procurador-Geral da República, o Conselho Federal da OAB, partido político com representação no Congresso Nacional, confederação sindical ou entidade de classe de âmbito nacional

142. A Constituição de 1988 entretanto, foi alvo de pertinentes críticas no campo do trabalho. Almeida (1996) e Rodrigues (1988) questionaram o caráter híbrido de suas mudanças, identificado pela permanência da unidade sindical e da estrutura verticalizada do sindicalismo. Dedecca (2001) considera que os problemas de emprego no Brasil, que tinham raízes no modelo de regulação social existente, foram reafirmados pela Constituição. Novaes (1991) ressaltou que em relação à legislação agrária e agrícola a Constituição deixou de considerar a importância do papel do Estado na desapropriação de terras no país, e deu pouca relevância aos pequenos produtores.

143. Discutiremos de forma breve o que foi o novo sindicalismo no sexto capítulo.

(de apoio da opinião pública), quanto em termos políticos quantitativos, o que ficou evidenciado pelo número de parlamentares constituintes eleitos ligados às demandas dos trabalhadores.<sup>144</sup> Foram centrais, igualmente, para dar forma ao Ministério Público do Trabalho.

José Ricardo Ramalho (2008, p. 133-136) ressalta que esses atores políticos articularam-se junto aos constituintes buscando temas que unificassem as pautas. Tal ação foi decisiva para a incorporação de novos direitos na Carta. Direitos estes que o MPT se apropriaria posteriormente e que entre os quais figuravam:

a) a definição ampla de direitos sociais que abrangem educação, saúde, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, e assistência aos desamparados (art. 6º);

b) a unificação entre trabalhadores urbanos e rurais e medidas protetivas contra a demissão arbitrária, a garantia do seguro-desemprego, do salário mínimo, FGTS, décimo terceiro salário, participação nos lucros ou resultados, salário-família, jornada não superior a quarenta e quatro horas semanais, férias anuais remuneradas, licença à gestante, proteção do mercado de trabalho da mulher, aposentadoria, reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho (art. 7º);

c) direito de greve (art. 9º);

d) participação dos trabalhadores, sindicatos e empregadores em colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação (art. 10º);

e) representação de trabalhadores por local de trabalho (art. 13º).

O MP foi concebido como uma instituição independente, não vinculada aos poderes do Estado (Executivo, Legislativo ou Ju-

---

144. Participaram na Assembleia Nacional Constituinte 594 parlamentares, sendo 559 titulares e 35 suplentes. Dentre os eleitos estava Luiz Inácio Lula da Silva, líder da onda de greves no ABC paulista. Informações disponíveis em: [http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/Constituicoes\\_Brasileiras/constituicao-cidada/constituintes](http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao-cidada/constituintes). Acesso em: 08/11/2013.

diciário). Diferentemente do Poder Judiciário, que age quando provocado, o MP pode interferir em qualquer arena social e o impacto das suas ações acabou ampliado pelo extenso campo de direitos individuais e supra-individuais consagrados em 1988 (SADEK, 2008, p. 111-114). Assim, deixou de ser um órgão passivo, fiscalizador, para tornar-se um agente ativo na defesa dos direitos. Atualmente constam, na abrangência do Ministério Público da União (MPU), além do MPT, o Ministério Público Federal (MPF), o Ministério Público Militar (MPM) e o Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT).

Barbosa Moreira classifica as ações defendidas pelo MPT como “essencialmente coletivas” (para a defesa de interesses difusos e coletivos) e “acidentalmente coletivas” (para a defesa de interesses individuais homogêneos). Nas primeiras o objeto da tutela é indivisível, não pode ser reconhecido para alguns e rejeitado para outros.<sup>145</sup> Nas segundas o objeto da tutela é divisível. É possível identificar cada um dos interessados, desde que demonstrado que estes se encontravam sob as mesmas circunstâncias de fato e de direito<sup>146</sup> (BARBOSA MOREIRA, 1977 *apud* ARAUJO et al., 2006, p.16). Cappelletti e Garth (1988, p. 26) classificam interesses difusos como fragmentados ou coletivos. O direito ao ambiente saudável ou à proteção do consumidor seriam alguns de seus exemplos.

Em 1993 a Lei Complementar n. 75 de 1993 alargou os poderes do MP através das Ações Cíveis Públicas (ACP). Segundo o artigo 83, inciso III desta lei, competiria ao MPT “promover a ação cível pública no âmbito da Justiça do Trabalho, para a defesa de interesses coletivos, quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos”.

A ACP defende os interesses difusos e coletivos sub-representados nos vários processos decisórios da sociedade. Ela pode ser promovida além de pelo MP, por órgãos públicos, sindic-

---

145. Por exemplo, as ações em que se requer do empregador a adequação do meio-ambiente do trabalho.

146. As ações em que se pede o reconhecimento da inexistência de justa causa para um grupo de trabalhadores grevistas, onde os trabalhadores possuem contratos de trabalho e tempo de serviço diferentes.

tos e associações civis em geral. Segundo pesquisa realizada por Werneck Vianna e Marcelo Burgos em 2002 no município do Rio de Janeiro, os principais temas das ACPs na época eram: meio ambiente (35,4%), consumidor (34,9%), criança e adolescente (12,9%), políticas públicas (7,5%), administração pública (5,9%) e idosos (1%).<sup>147</sup> No âmbito do MPT, além da ACP trabalhista, existe ainda a Ação Civil Coletiva, a Ação Anulatória Trabalhista, o Inquérito Civil e o Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta (TAC).

Existindo interesse público a proteger, o MPT emite opiniões em processos de competência da Justiça do Trabalho, participa das Seções de Julgamento e ingressa com recursos quando há desrespeito à legislação. Atua também perante os Tribunais com pareceres circunstanciados, ou na qualidade de *custos legis*, expressão em latim para fiscal da lei. Esse posicionamento ocorre quando o MPT não faz parte da relação processual. Não é nem autor nem réu do processo, mas verifica, com base na legislação, se o pedido feito ao juiz merece ou não ser atendido. Na função de *custos legis*, o MPT funciona como o olhar da sociedade com o dever de garantir a imparcialidade do julgador. Age ainda como árbitro e mediador na solução de conflitos trabalhistas de natureza coletiva, envolvendo tanto um grupo de trabalhadores e empresas quanto entidades sindicais e empresas.

O Ministério Público se credenciou como um interlocutor nas mais diversas áreas. Nos tempos atuais, dificilmente se encontra um tema importante da sociedade onde este ator não esteja presente (SADEK, 2008, p. 123-124). A relação com o MPT tem sido incluída, portanto, também na *performance* dos sindicatos classistas.

Este papel ativo do Ministério Público, aliado ao maior protagonismo do Poder Judiciário e fortalecimento das instituições democráticas brasileiras após a Constituição de 1988, tem estimulado interpretações que identificam uma judicialização da política e das relações sociais brasileiras. Trataremos deste tema a

---

147. Luiz Werneck Vianna e Marcelo Burgos (2003 apud WERNECK VIANNA & BURGOS, 2005, p. 786).

seguir com base nos estudos desenvolvidos por Werneck Vianna em conjunto com outros pesquisadores.

#### 4.4 A tese da judicialização<sup>148</sup>

Depois da crise de 1929, da resposta do keynesianismo, do fim da Segunda Guerra Mundial e principalmente da onda de grandes mobilizações da classe operária, criou-se nos países capitalistas avançados um modelo de bem-estar social (*Welfare State*), com a pretensão de organizar o capitalismo e atenuar suas mazelas através da proteção social do Estado.

A crise cíclica do capitalismo nos anos 1970, entretanto, colocou em xeque a garantia do *Welfare*.<sup>149</sup> Robert Castel (2005) mostra que este Estado constituiu-se na interseção mercado e trabalho, regulando o crescimento econômico e estruturando a condição salarial. Com o esfacelamento dessa sociedade, chamada pelo autor de *salarial*, e o avanço da ordem liberal nos anos 1980, os indivíduos foram colocados em situação de flutuação na estrutura social. A partir de então o Estado protetor se enfraqueceu mas o poder judiciário, que havia emergido nos anos anteriores, sobreviveu e ganhou protagonismo. Para Antonie Garapon (1999) a Justiça acabou tornando-se um “grande muro de lamentações”.

Após a falência desse modelo de aparente harmonia entre as classes sociais, o judiciário foi chamado a responder à modernização e aos anseios sociais, contribuir com a igualdade, com a regeneração das instituições desacreditadas e a garantir uma sociedade de direito. Esse processo, identificado como judicialização, tem sido objeto de debate principalmente nos países capitalistas avançados.

No Brasil, por mais que não tenhamos estabelecido um Estado de bem-estar nos moldes que esses autores europeus analisam, a Constituição de 1988 consolidou as estruturas democráticas na-

---

148. Agradeço especialmente ao amigo cientista político Theófilo Machado Rodrigues pelas profícuas discussões sobre este tema.

149. Raquel Varela (2012) em conjunto com outros autores, realiza uma interessante análise sobre o Estado Social e comprova, através de dados econômicos e abordagem analítica, que este modelo de proteção social é pago pelo trabalhador.



cionais, ampliou o espaço de ação da sociedade através da esfera judicial e alargou o campo dos direitos sociais, civis e políticos. Já a crise cíclica do capitalismo, foi sentida com intensidade maior, por tratar-se de um país capitalista periférico.

Assim, no contexto de crise econômica nacional e ampliação de direitos pós Constituição de 1988 diversos autores identificaram um processo de judicialização também no Brasil.<sup>150</sup> Inspirados pela bibliografia produzida na Europa sobre o desmonte do modelo de bem estar social e a ampliação do acesso à Justiça<sup>151</sup>, defendem que cada vez mais o judiciário tem se apresentado como ator político, sendo utilizado tanto como recurso dos diferentes atores clássicos da democracia representativa - o legislativo, os sindicatos, os partidos políticos, as associações - quanto numa possível sobreposição a eles, sendo seu substituto.

Werneck Vianna et al. (1999) vão diferenciar dois processos que, segundo os autores, fazem parte do mesmo fenômeno geral de judicialização no Brasil: a judicialização da política e a judicialização das relações sociais.

O primeiro é caracterizado pelo controle do Judiciário às diferentes esferas da vida política. Deriva das novas práticas de resistência da sociedade civil pós 1988, que encontram na já citada “comunidade de intérpretes” uma maneira de reforçar sua representação. Esta “comunidade” assumiu a prerrogativa de defender o texto constitucional através das Ações Diretas de Inconstitucionalidade (Adins) e exercer assim controle político do país. Nesse processo, o Supremo Tribunal Federal (STF) migrou da posição coadjuvante na produção legislativa para uma postura guardiã da Constituição e dos direitos fundamentais da pessoa humana (WERNECK VIANNA et al., 1999, p. 47; 259).

Já a judicialização das relações sociais seria uma invasão do direito à regulação das práticas sociais, mesmo aquelas restritas tradicionalmente à esfera privada como as relações familiares, as relações de gênero entre marido e mulher, o consumo de drogas

---

150. Ver por exemplo: Werneck Vianna et al. (1999), Werneck Vianna & Burgos (2005); Cardoso (2003); Carelli & Valentim (2006); Araújo, Casa Grande & Pereira (2006), Sadek (2008), entre outros.

151. Garapon (1999); Habermas (1997); Castel (2005); Cappelletti & Garth, (1988), entre outros.

ou o tratamento entre pais e filhos. Surgiu diante da ausência do Estado protetor e fiscalizador, do enfraquecimento das ideologias, da religião e das estruturas familiares e associativas. Na sociedade brasileira contemporânea, cada vez mais envolvida pela semântica da justiça, o social se identifica com a bandeira do direito e pleiteia promessas democráticas ainda não realizadas. Assim, para os autores, o direito depois de 1988 ocupou (de forma permanente ou não) um espaço vazio deixado pela República, legislativo, partidos, sindicatos, instituições de associativismo, e a pauta destes passou a ser pela ampliação do judiciário e seus segmentos especializados.<sup>152</sup> Este Poder, visto como uma alternativa para a resolução de conflitos coletivos e instrumento de agregação do tecido social, criou um ambiente onde os procedimentos políticos cederam lugar aos procedimentos jurídicos, numa interpelação direta da sociedade à Justiça (WERNECK VIANNA, 1999, p. 22-23; 149-150).

À luz de todas essas transformações passa a existir no Brasil, segundo os autores, uma nova arena social. Esta, ao invés de enfraquecer o “ideal republicano” e a democracia participativa, pode resultar no seu fortalecimento, a depender do papel desempenhado pelos diferentes atores sociais (WERNECK VIANNA, 1999, p. 11-12; p. 155).

No estudo já citado de Werneck Vianna e Burgos, sobre a prática das ACPs no Rio de Janeiro, os autores deram destaque também ao Ministério Público como uma instituição *guardiã da lei*, e analisaram sua relação com as entidades sindicais. Afirmaram que estas, enfraquecidas em sua capacidade de mobilização e negociação, também “se socorrem do Ministério Público do Trabalho em defesa dos seus direitos” (WERNECK VIANNA & BURGOS, 2005, p. 778-781). Para os autores, a ação frequente do MPT nessa esfera é um exemplo de como a judicialização das relações sociais consiste num claro indicador de perda de substância da vida associativa sindical, que até recentemente era um forte protagonista (WERNECK VIANNA e BURGOS, 2005, p. 785;

---

152. Como exemplo os autores citam a demanda do Movimento dos Trabalhadores sem Terra (MST) pela institucionalização da Justiça Agrária.

830). Ramalho (2008, p. 148-149) também argumenta que mesmo nos anos recentes, quando a situação econômica se tornou mais estável, o amparo legal às atividades laborais manteve-se precário e as mudanças no perfil do emprego continuaram a desafiar as estratégias sindicais constituídas em ambientes de maior estabilidade. Nesse contexto de defensiva sindical, o Poder Judiciário passou a ser percebido como um canalizador das insatisfações sociais existentes, um “guardião dos valores fundamentais”.

Se por um lado concordamos que existem de fato elementos novos<sup>153</sup> que possam caracterizar o início de um processo – ainda longo – de judicialização das relações sociais e da política no Brasil após Constituição Cidadã, o mesmo grau de novidade não se dá nas relações de classe, principalmente pela intermediação constante da Justiça no conflito entre trabalhadores, sindicatos e patrões. Com base na pesquisa realizada por Magda Biavaschi (2007), demonstraremos no capítulo a seguir que a Justiça e a legislação trabalhista eram ativadas pelos trabalhadores antes mesmo da estruturação da JT (1941) e da CLT (1943), e continuam no período recente.<sup>154</sup>

Tal intermediação, contudo, não se deu e nem se dá necessariamente de forma passiva, mas ativa. A “judicialização ativa” – como demonstraremos – sempre fez parte do *repertório* de luta dos trabalhadores, por mais que essa ocorresse em situações consideradas “limites”, fosse também provocada pelos patrões, e constantemente questionada por sindicalistas e operários, caracterizando uma relação extremamente ambígua.

O modelo de relações de trabalho no Brasil também influenciou essa antiga e presente judicialização. Eduardo Noronha (2000) defende que ao invés de corporativo, como grande parte da literatura voltada para este tema concluiu, nosso país é um

---

153. Os elementos que podemos considerar como “novos” no âmbito trabalhistas são o MPT (que tem sido protagonista na defesa dos direitos coletivos) a Reforma do Judiciário (no âmbito da ampliação da competência da JT na intermediação das relações de trabalho e greve) e o atual contexto de democracia interrompida no Brasil, desde os anos 1980.

154. O trabalho de Biavaschi (2007) apresenta processos judiciais selecionados junto ao acervo do Memorial da Justiça do Trabalho do Rio Grande do Sul, anteriores à CLT e à JT, oriundos das Juntas de Conciliação e Julgamento. Infelizmente não possuímos estudo semelhante no Rio de Janeiro. Por isso procuramos nessa pesquisa apreender elementos dessa judicialização entre os operários navais a partir de estudos já realizados sobre esta categoria.

exemplo típico de modelo legislado de relações laborais. Durante todo o século XX e XXI a lei cumpriu papel determinante na esfera do trabalho. Os contratos e convenções coletivas são basicamente a aplicação da CLT e a produção de regras, normas e negociação entre capital e trabalho ocorrem preferencialmente no âmbito da legislação.

Para este autor por mais que entre os anos 1930 e 1960 o Brasil tivesse marcas claras de um Estado Corporativo, este modelo foi rompido na ditadura militar, com a criação do FGTS e a introdução de elementos mais autoritários do que os já existentes, que descaracterizaram claramente a intenção cooptadora estatal. O ambiente colocado pela Constituição de 1988 reafirmou a crise do modelo corporativo e abriu um espaço ainda maior para a recorrência constante às mediações da lei.

Adalberto Cardoso (2003, p. 140-149), reafirmando a tese de Noronha sobre o perfil legislado do modelo de relações de trabalho no Brasil, destaca que mesmo no Estado Novo, a natureza deste modelo não era negocial e sim legislada. Diferente dos exemplos negociais ou contratuais que têm na contratação coletiva espaço privilegiado de produção das normas do trabalho, no modelo legislado é o Estado que cumpre esse papel na esfera do Executivo, Legislativo e Judiciário. A legitimidade da norma trabalhista é um aspecto estruturante da relação entre capital e trabalho já que os trabalhadores geram expectativas de que os capitalistas obedeçam à lei.

Segundo o autor, a produção legislativa seria expressão da luta de classes e a legislação aprovada refletiria a correlação de força entre capital, trabalho e Estado. Da mesma forma, se as leis devem ser aplicadas e interpretadas pelo judiciário, os tribunais se transformam também em palco da luta entre patrões e empregados.

Munido dessa argumentação teórica, Cardoso (2003) irá demonstrar – através de dados do TST e do TRT-RJ – a constância dos processos judiciais na JT; a relação entre picos de processos judiciais e momentos políticos do país, que evidenciam este fenômeno como sociológico e não apenas jurídico; e uma verdadeira

“explosão” de dissídios individuais entre fins dos anos 1980 e meados dos anos 1990. Assim defenderá, como Werneck Vianna e Burgos (2005), a existência de uma judicialização das relações de classe no Brasil após 1988.

Os seis picos de crescimento e queda das demandas trabalhistas entre 1941 e 2000 no judiciário trabalhista foram: 1) entre 1941 e 1961, quando o ritmo de acesso à Justiça cresceu 14% ao ano e atingiu 155 mil processos em 1961; 2) entre 1962 e 1970, com picos em 1963 e 1970 e acréscimo médio de 32.252 processos ao ano; 3) entre 1971 e 1973, no período mais repressor da ditadura militar, com uma queda de 14 mil processos ao ano; 4) entre 1974 e 1987, cada ano com mais de 36.293 processos em média; 5) entre 1988 e 1997, quando ocorre a explosão e cada ano recebe 112.489 processos a mais que o ano anterior, havendo um pico de 2 milhões de demandas em 1997 e; 6) entre 1998 e 2000, com a queda de 117 mil processos ao ano, taxa ainda bastante alta, apesar da queda, e próxima do acréscimo anterior (CARDOSO, 2003, p. 161-163).

Para o autor, essa “explosão” é consequência de um conjunto de fatores. Por um lado é a resposta dos trabalhadores ao avanço do neoliberalismo no Brasil e à flexibilização a frio<sup>155</sup> da legislação trabalhista, somada à baixa atividade sindical. Por outro, é reflexo da abstenção do Estado em fiscalizar a aplicação legal, somada ao contexto de novos direitos consagrados na Constituição de 1988. Os empregadores flexibilizaram exatamente os direitos trabalhistas que, para boa parte da literatura econômica,<sup>156</sup> “enrijeceriam” o mercado de trabalho: FGTS, pagamento de horas extras e reconhecimento de vínculo empregatício. A única saída do trabalhador seria recorrer à Justiça do Trabalho, mesmo que depois da sua demissão. Sua explicação é ancorada principalmente na ideia de modelo legislado de relações de trabalho, onde as normas são produzidas preferencialmente no âmbito da legislação federal. Cardoso reconhece que as relações de trabalho no Brasil sempre

---

155. Flexibilização a frio foi termo utilizado por Cardoso para caracterizar o descumprimento dos direitos sociais por parte dos empregadores no próprio ambiente de trabalho, sem precisar para isso mudar a legislação.

156. Na literatura econômica ver por exemplo Amadeo e Camargo (1994); Pastore (1994; 2006).

foram juridificadas, mas identifica no cenário recente que o elemento novo é a judicialização. Citando o autor:

capital e trabalho defrontam-se não mais (ou não primordialmente) por meio de mecanismos de representação coletiva, como sindicatos, comissões de empresa ou centrais sindicais, mas, cada vez mais, pela mediação de advogados, juízes do trabalho, intérpretes do direito (CARDOSO, 2003, p. 190).

Concordamos com Noronha e Cardoso quanto o caráter legislado do modelo de relações de trabalho no Brasil. Como evidenciaremos nos capítulos seguintes, a legislação trabalhista de fato cumpriu papel essencial no campo das convenções, contratos e principalmente como pauta efetiva de luta dos trabalhadores. No caso dos operário navais, por exemplo, suas mobilizações eram centralmente pelo cumprimento da lei ou pela ampliação da cobertura legal de um setor ao outro.<sup>157</sup> No entanto consideramos que apenas este aspecto – o modelo legislado – não justifica por si só a “explosão” dos dissídios individuais e nem indica necessariamente que capital e trabalho não se defrontam mais através de mecanismos de representação coletiva.

Diferentes pesquisas têm apontado exatamente o contrário. Indicam que tanto os sindicatos quanto as Centrais vêm estruturando seus departamentos jurídicos para amparar os trabalhadores na instauração de dissídios individuais, mostrando que este fenômeno está também ancorado numa estratégia coletiva das organizações de classe (SOARES, 2013; ARTUR, 2013; CARELLI & VALENTIM, 2006). Demonstram que os empregadores procuram realizar acordos prévios com as organizações de classe para se respaldarem contra eventuais ações na justiça trabalhista (BARROSO, 2012) e que

---

157. Parte das conquistas em convenções coletivas do “novo sindicalismo” também já faziam parte da CLT. Sobre este último tema ver Almeida (1983).

os sindicatos têm provocado ações coletivas (com a substituição processual, ações civis públicas, ações de cumprimento, dissídios coletivos de natureza jurídica e mesmo econômica), a intermediação do MPT (pleiteando fiscalização e Termos de Ajustamento de Conduta) e promovido ações civis públicas na defesa dos direitos difusos e coletivos dos trabalhadores (PESSANHA, ALEMÃO & SOARES, 2009; CARELLI & VALENTIM, 2006; ARAÚJO et al., 2006). A judicialização é estratégia ativa da ação sindical.

Por mais que os dissídios de caráter coletivo venham sofrendo queda desde meados dos anos 1990 e a taxa de judicialização dos conflitos trabalhistas tenha diminuído nesses anos (DIEESE, 2006), os sindicatos continuam acionando o judiciário trabalhista e os constrangimentos às ações coletivas têm sido enfraquecidos (ARTUR, 2013; GONÇALVES JUNIOR, 2013; ARAÚJO et al, 2006), o que pode estimular o surgimento de um novo cenário, mais aberto a coletivização processual.<sup>158</sup>

A judicialização das relações de classe não é um fenômeno novo e também não consiste num claro indicador de perda de substância da vida associativa sindical. Os sindicatos, desde o início do século XX e também hoje, com a novidade da atuação do Ministério Público do Trabalho, mesclam práticas de judicialização às greves, piquetes, paralisações e atividades para pressionarem a Justiça, o Estado e os patrões. Apela ao judiciário trabalhista e às leis revelando que essas esferas fazem parte do seu arraigado *repertório de conflito*. Trataremos desses temas no capítulo a seguir.

---

158. A diminuição desses constrangimentos não cabem para os dissídios coletivos de natureza econômica que, como vimos, desde 2004 necessitam da concordância entre as partes do processo para serem instaurados.





## **CAPÍTULO 5**

### **RELAÇÕES DE TRABALHO, SINDICALISMO E JUDICIALIZAÇÃO**

#### **5.1 Relações de trabalho e Justiça**

Magda Biavaschi (2007), em sua pesquisa de doutorado, demonstra que o Direito do Trabalho no Brasil se contrapôs a perspectiva que considerava o encontro entre indivíduos “livres” – patrões e empregados – como um instrumento para tornar as relações mais homogêneas e harmônicas. Questiona também a recorrente afirmação de que nossa legislação trabalhista foi inspirada no fascismo italiano e na *Carta del Lavoro*.

Sua pesquisa tomou como base fontes materiais, teóricas, entrevistas com o jurista Arnaldo Süssekind e a análise de processos que atualmente compõem o acervo do Memorial da Justiça do Trabalho do Rio Grande do Sul. Foram levantados 260 processos de São Jerônimo (de 1938 a 1947 e dois de 1969), 84 processos de Rio Grande (entre 1938 e 1944) e 39 de Porto Alegre (peças de processos incompletos) das zonas de mineração, portuária e da capital.

Biavaschi analisa em detalhe doze reclamações trabalhistas, selecionadas pela sua relevância para a pesquisa. O período dos processos é entre os anos 1936 e 1942. Todos têm como fio condutor os princípios fundantes do Direito do Trabalho e quase todos tentam explorar as interpretações da Lei da Despedida (n. 62 de 5 de junho de 1935). Esta Lei era invocada de forma recorrente como fundamento às reclamações dos operários de forma individual ou através dos seus sindicatos às Juntas de Conciliação e Julgamento – embriões da Justiça do Trabalho – como forma de reparar um direito lesado (BIAVASCHI, 2007, p. 225-227).

Dentre esses processos está incluído o de um grupo de 17 portuários e marinheiros embarcados no Porto de Rio Grande. Eles

reclamavam de alto-mar a supressão da “etapa rancho alimentação” e a redução salarial, em consequência disso. O caso envolveu divergência de pareceres. A decisão final do Conselho Regional do Trabalho concluiu pela sua incompetência de julgar, por eles serem servidores de empresas públicas. Arnaldo Süssekind, então Assistente Jurídico neste pleito, destacou opinião contrária a do Conselho. Sua posição só foi acatada após outra situação envolvendo trabalhadores do Lloyd Brasileiro. Depois dessa vitória os embarcados no Porto de Rio Grande dirigiram-se ao Palácio do Catete e ao Ministério do Trabalho, numa caminhada pela afirmação e recuperação dos seus direitos (BIAVASCHI, 2007, p. 286-289).<sup>159</sup>

Os dados dos Tribunais Regionais do Trabalho mostram igualmente um número significativo de dissídios coletivos julgados entre os anos 1941 e 1955 (tabela 1).

**Tabela 1 - Dissídios coletivos julgados pelos TRTs 1941-1955**

Anos	Julgados
1941-1945	191
1946-1950	1.175
1951-1955	1.659

Fonte: [www.tst.jus.br](http://www.tst.jus.br) Acesso em 05/12/2013

No período recente pesquisas têm apontado para uma ainda constante intermediação do judiciário nas relações laborais, demandada tanto por patrões quanto por empregados. Contudo, desde os anos 1990, temos assistido a um fenômeno de diminuição das ações coletivas na Justiça do Trabalho. Analisaremos suas causas a seguir.

159. Já neste contexto os trabalhadores mesclavam práticas de intermediação e reclames ao judiciário a manifestações públicas e de massa.

## **5.2 Judicialização dos conflitos coletivos: altos e baixos**

Um levantamento realizado em 2006 pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) mostra uma queda progressiva da judicialização dos conflitos na JT. Esta queda é visualizada através de um índice formado pela proporção de instrumentos normativos provenientes da Justiça do Trabalho - independentemente de resultarem de arbitragem por parte dos juízes (sentença normativa) ou de acordo entre as partes (homologado em dissídio) - sobre o total de instrumentos registrados no SACC-DIEESE.<sup>160</sup> Esse indicador revelou qual tem sido a via utilizada para a solução do conflito e possibilitou inferir a maior ou menor dificuldade com que se depara o movimento sindical no processo de negociação coletiva de trabalho (DIEESE, 2006, p. 7).

Através dessa taxa o DIEESE demonstrou que se deu uma queda no nível de recorrência à Justiça do Trabalho nas negociações coletivas a partir da segunda metade da década de 1990. Nos primeiros anos da série, o nível oscilou próximo à marca de 20%, com exceção do ano de 1994, quando atingiu o pico de 28,3% dos instrumentos normativos então registrados. Em 1997 foi iniciada uma trajetória de queda continuada até o ano 2000, quando chegou ao patamar de 2,3%. Após um aumento para 6,0% em 2001, a taxa de judicialização voltou a declinar nos anos seguintes.

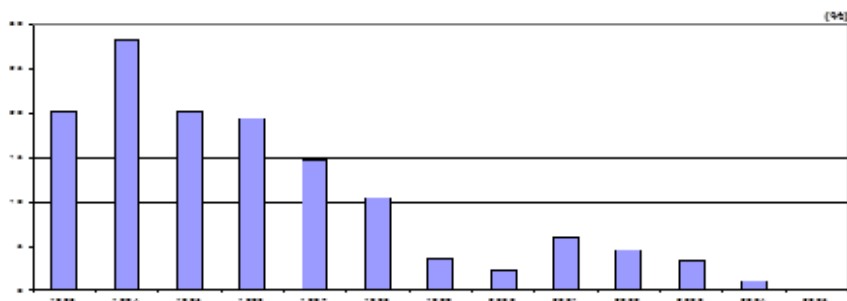
A grande maioria dos instrumentos normativos no período resultou das negociações diretas entre trabalhadores e empresários, sem a interferência da JT. Em média 90% das unidades de negociação que compõem o painel entre 1993-2005 resultaram em acordos e convenções coletivas registradas nas Delegacias Regionais do Trabalho. Sendo assim, a taxa de judicialização no período da pesquisa foi de aproximadamente 10% (DIEESE, 2006, p. 8-9).

---

160. O SACC é o Sistema de Acompanhamento de Contratações Coletivas do Dieese que cobre de maneira setorial e regional as negociações coletivas no Brasil.

### Gráfico 1

#### Taxa de judicialização na solução dos conflitos coletivos de trabalho Brasil 1993-2005



Fonte: DIEESE, 2006.

Segundo o Departamento, a queda na taxa de judicialização evidencia uma mudança estrutural na solução dos conflitos coletivos de trabalho no Brasil. Ainda que minoritária, a via judicial respondia por um em cada cinco instrumentos normativos em meados dos anos 1990. Essa redução no uso da via judicial ocorreu em paralelo a uma mudança de conduta do judiciário trabalhista, que se tornou mais refratário a prover uma solução de mérito aos conflitos coletivos e muitas ações foram extintas sem julgamento. A recuperação da taxa de judicialização em 2001 não significou uma reversão da tendência revelada após 1997 (DIEESE, 2006, p. 10).

Entre 1991 e 1995 foram 202 dissídios coletivos julgados pelo TST. No quinquênio 1996-2000 apenas 71 e entre 2001 e 2005, 39 (tabela 2 e gráfico 2). Como já dito, a “desjudicialização” das relações de classe era defendida por sindicalistas e empregadores no final do século XX, apesar de tal fato não ter caracterizado um abandono da intermediação judicial no conflito trabalhista, seja no âmbito individual ou coletivo.

Consideramos entretanto que o aumento substantivo dos dissídios coletivos no início da década de 1990 não pode ser visto como um fenômeno natural. De aumento progressivo desse tipo de ação

de 1941 a 1995. Nossa pesquisa indica que exatamente no final da década de 1980 a CUT adotou uma estratégia de abarrotar os TRTs e o TST com demandas coletivas dos trabalhadores, o que consequentemente promoveu um crescimento potente destes números.

Por outro lado, esta estratégia sindical gerou reações do TST, que visavam restringir o aumento desses dissídios. Assim, a partir dos anos 1990, advogados e sindicatos deixaram de ajuizar ações coletivas já que além da enorme burocracia exigida (mediante Instrução Normativa n. 4 de 1993) na maioria das vezes elas não eram julgadas por questões de admissibilidade. Os magistrados aplicavam o Enunciado 310<sup>161</sup> sem maiores questionamentos (ARAUJO et al., 2006, p. 9).

Sayonara Grillo da Silva (2008, p. 475) também apresenta que um dos argumentos principais dos ministros do TST para a defesa do Enunciado era a “moralização da atividade dos sindicatos”. Para o TST as entidades estariam quitando direitos coletivos de forma irregular, o que prejudicava os trabalhadores. Assim, tanto o aumento (1986-1995) quanto a diminuição (1991-2005) dos dissídios coletivos devem ser vistos como fenômenos provocados pelos sindicatos e pelo Tribunal Superior do Trabalho, respectivamente.

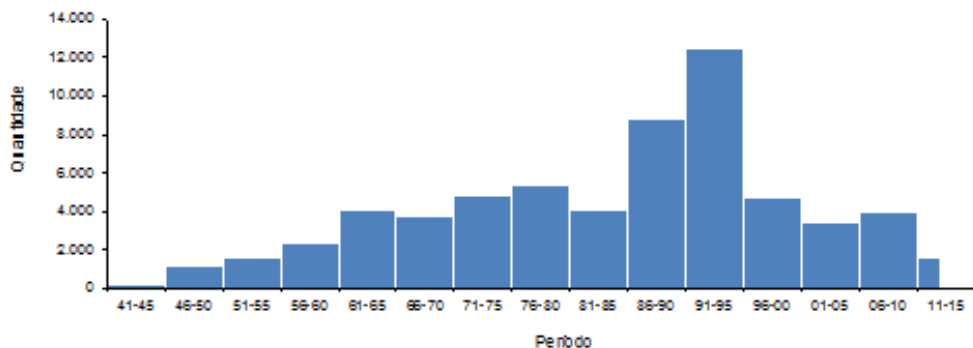
Até 2012 o número de dissídios coletivos julgados pelo TST continuava em queda, ainda que mantivesse um padrão mais constante desde 2001. Dados da série histórica deste Tribunal (1941-2012) indicam que o número de dissídios coletivos julgados oscilou ao longo do tempo e, se continuou em queda, há uma aparente estabilização no atual quinquênio. Entre 2001 e 2005 foram julgados 39 dissídios coletivos. Entre 2006 e 2010, 37. No biênio 2011-2012 já se chegou a 21 dissídios coletivos julgados. Já os julgados pelos TRTs apresentaram uma maior oscilação. Entre 2001 e 2005 foram julgados 3.429 dissídios coletivos. Entre 2006 e 2010, 3.979 e no biênio 2011-2012, 1.650 (gráfico 3 e tabela 3).

---

161. Como já dito no quarto capítulo, o Enunciado 310 também de 1993 restringiu as ações coletivas através do entendimento de que o sindicato não poderia agir em nome próprio defendendo o interesse de terceiros, sem que existisse uma legislação clara definindo as hipóteses dessa ação.

## Gráfico 2

### Dissídios coletivos julgados pelos TRTs - 1941-2012



Fonte: [www.tst.jus.br](http://www.tst.jus.br) Acesso em 05/12/2013

## Tabela 2

### Dissídios coletivos julgados pelos TRTs - 1941-2012

Anos	Julgados
1941-1945	191
1946-1950	1.175
1951-1955	1.659
1956-1960	2.339
1961-1965	4.082
1966-1970	3.740
1971-1975	4.828
1976-1980	5.417
1981-1985	4.120
1986-1990	8.811
1991-1995	12.486
1996-2000	4.676
2001-2005	3.429
2006-2010	3.979
2011-2012	1.650
<b>Total</b>	<b>62.582</b>

Fonte: [www.tst.jus.br](http://www.tst.jus.br) Acesso em 05/12/2013

O que podemos verificar é que a tendência de diminuição brusca, visualizada entre 1986 e 2002 não é mais um fenômeno claro. Os dados evidenciam uma certa estabilização dos dissídios coletivos, tanto nos TRTs quanto no TST e indicam que tanto patrões quanto empregados continuam utilizando estes instrumentos<sup>162</sup>, ainda que desde 2004 (com a Reforma do Judiciário) a instauração do dissídios de natureza econômica tenha se tornado dependente da concordância entre as partes envolvidas em um litígio. Fato que consequentemente inibe a sua instauração. Em 2003, o Enunciado 310 e a Instrução Normativa n. 4 foram cancelados.<sup>163</sup>

Outras pesquisas indicam ainda que diante deste quadro de restrição, atores sindicais encontraram no MPT uma nova saída, para burlar tal resistência à judicialização dos conflitos coletivos e garantir a defesa desse tipo de direito. Veremos algumas delas a seguir.

### **5.3 Ministério Público do Trabalho e a defesa dos direitos coletivos**

Com o objetivo de examinar comparativamente as ações civis públicas no TST, ajuizadas pelo Ministério Público do Trabalho e pelos sindicatos, Araújo, Casagrande e Pereira (2006) realizaram uma pesquisa em parceria com a Escola Superior do Ministério Público (ESMP) e o Centro de Estudos Direito e Sociedade (CEDES) e identificaram que há uma clara tendência de não mais resistência ao fenômeno da coletivação processual neste Tribunal. Evidenciaram ainda que quando os entraves processuais foram afastados e permitida a análise do mérito das Ações Civis Públicas, os julgamentos se mostraram amplamente favoráveis aos autores da ação.

---

162. A possibilidade e a ameaça de instauração do dissídio faz parte também da performance sindical, mesmo que este não seja instaurado, como veremos no caso dos metalúrgicos do Rio de Janeiro.

163. Para o anulamento do primeiro, a participação do Ministério Público do Trabalho no ajuizamento de ações coletivas sob o enfoque do Código de Defesa do Consumidor e da Lei da Ação Civil Pública foi fundamental (ARAÚJO et al., 2006, p. 28). Também teve papel central o compromisso de diferentes atores políticos do Estado e do trabalho. Silva (2008, p. 476) destaca ainda que o TST cancelou o Enunciado 310 com o argumento de que o mesmo seria realizado pelo próprio STF, instância superior. Artur (2013, p. 109) demonstra que o cancelamento não se deu apenas em virtude da decisão do STF, mas através do compromisso de diversos atores sociais: sindicatos, advogados trabalhistas, a ANAMATRA e principalmente a presidência de Francisco Fausto no TST.

Entre janeiro de 1994 e junho de 2006<sup>164</sup> o TST julgou no total 211 ações civis públicas acionadas tanto por sindicatos quanto pelo próprio MPT local, sendo apenas quatro do Rio de Janeiro (1,9%). O estado com maior número de ações julgadas foi o Espírito Santo, com 26 (12,32%), muito impulsionado pela ativação do Sindicato dos Bancários.<sup>165</sup> As acionadas pelos sindicatos clasistas foram 49 (23,22% do total) (ARAÚJO et al., 2006, p. 30-35).

O MPT se configura como o principal ajuizador e os sindicatos, se comparados a segmentos como associações de proteção do meio-ambiente e de defesa do consumidor, ainda não são tão ativos nessa esfera. Apesar disso, 55% das ações civis públicas ajuizadas pelo Ministério Público do Trabalho no Rio de Janeiro tiveram origem em representações e requerimentos sindicais e de associações profissionais, o que pode indicar que essas entidades têm preferido apresentar suas denúncias ao MPT para que este encaminhe o processo.<sup>166</sup> Por outro lado os sindicatos acionaram um elevado número de ações para a proteção ao meio-ambiente do trabalho, deixando para as ações civis coletivas e dissídios coletivos na JT, demandas de natureza salarial (ARAÚJO et al., 2006, p. 35-37).

Um outro dado interessante apresentado pela pesquisa foi que em 35% das Ações Civis Públicas julgadas no TST discutiu-se apenas o cabimento da ação ou do recurso. Apesar disso, a tendência geral foi de acolhimento das ações tanto do MPT quanto dos sindicatos e de julgamento favorável aos autores, principalmente a partir de 2003.<sup>167</sup>

Assim, se nos anos 1990 existia uma possível tendência à desjudicialização das ações coletivas de classe – em paralelo à maior judicialização das ações individuais – tal propensão não é tão clara no período seguinte. Na primeira década dos anos 2000

---

164. O trabalho de Araújo et al. (2006) foi realizado com base em listagem de processos obtida por meio de pesquisa junto à Secretaria de Jurisprudência e Precedentes Normativos do Tribunal Superior do Trabalho, com o corte temporal estabelecido entre janeiro de 1994 (em vista a limitação de acesso aos dados na forma eletrônica pelo setor mencionado) e 30 de junho de 2006. Para mais sobre a metodologia da pesquisa ver Araújo, et al. (2006, p. 61-71).

165. No quadro nacional há uma prevalência das ACPs na região sul-sudeste em relação as outras menos industrializadas e de base sindical menos organizada.

166. Veremos que é essa a estratégia do Sindimetal-Rio.

167. Cerca de 85,16% das ações ajuizadas pelo MPT entre 2000 e 2006 foram favoráveis aos autores.



diminuiu-se a resistência à coletivização processual (embora a Reforma do Judiciário tenha colocado entraves aos dissídios coletivos de natureza econômica) e o MPT acolheu, através de uma “judicialização ativa” dos sindicatos, as demandas coletivas por hora recusadas pela JT.

Numa investigação também estimulada pela parceria CEDES e ESMP, Carelli e Valentim (2006) buscaram entender a natureza das relações entre sindicatos e MPT. O objetivo foi constatar a existência ou não de superposição desses atores no âmbito das ACPs.

A investigação contou com dados quantitativos – sobre a matéria prevalente nas denúncias realizadas por entidades sindicais ao MPT, o resultado das investigações originadas por estas e a categoria de trabalhadores representados pelas entidades sindicais – e qualitativos, sobre a opinião dos sindicatos demandantes. Teve como recorte temporal o período entre os anos 2002 e 2004. Geográfico, o estado do Rio de Janeiro.

Na análise quantitativa a pesquisa identificou que foram realizadas 5.721 denúncias à Procuradoria Regional do Trabalho do RJ no período, sendo 1.798 em 2002, 1.848 em 2003 e 2.075 em 2004. Destas apenas 532 foram realizadas pelos sindicatos sendo, 169, 149 e 214 por cada ano, respectivamente. Dos sindicatos denunciadores 51% eram do ramo de serviços, 42% da indústria e 7% do comércio. 95% eram da iniciativa privada e o restante do setor público. 99% correspondiam ao setor urbano.<sup>168</sup> Os principais sindicatos de trabalhadores demandantes do período foram das seguintes áreas: comunicação e telecomunicação (41,1%); bancários (10,8%); estabelecimento de ensino (10%); indústria de construção (9,4%); serviços (7,2%); beneficiamento/petróleo (5,1%); comércio (5,1%). Todos os outros sindicatos somaram 10,8%. As principais matérias em pauta foram: sonegação (35,1%); meio ambiente (15,7%); fraude em relação ao emprego (15,2%); administração pública (6,5%); liberdade sindi-

---

168. Os autores identificam que a presença ínfima dos sindicatos rurais se deve a falta de interiorização do MPT e a incipiência do movimento sindical rural no Rio de Janeiro (CARELLI & VALENTIM, 2006, p. 9).

cal (5,3 %); lide simulada<sup>169</sup> (4,2 %). Outros temas somaram 18 % das matérias reclamadas (CARELLI & VALENTIM, 2006, p. 4-18). Quase 60 % das demandas foram realizadas por sindicatos ligados a apenas sete segmentos profissionais.

Na análise qualitativa, os autores da pesquisa realizaram entrevistas com sindicalistas das seguintes entidades do Rio de Janeiro: Sindicato dos Professores (Sinpro-RJ), Sindicato dos Petroleiros (Sindipetro-RJ), Sindicato dos Trabalhadores em Construção Civil (Sintraconst-RJ), Sindicato dos Empregados em Empresas de Telecomunicações (Sinttel-RJ) Sindicato dos Bancários (Seebm) e Federação dos Bancários (Feeb).

Os entrevistados do Sinpro-RJ afirmaram que a principal preocupação da categoria era a falta ou o atraso de pagamento de salários. A estratégia do Sindicato é primeiro esgotar as possibilidades de negociação com as instituições de ensino e apenas no caso de não resolução do problema, recorre-se à Justiça. Primeiro o Sindicato vai à Superintendência Regional do Trabalho e Emprego, órgão vinculado ao MTE, e por último ao MPT, já que este é considerado extremamente moroso. Após a denúncia, os trabalhadores não acompanham mais o processo (CARELLI & VALENTIM, 2006, p. 24-26).

Já o Sindipetro-RJ informou que o principal objeto de denúncia é a terceirização ilícita. A maioria dos temas envolvendo o Sindicato não é levada ao MPT cabendo a este apenas questões de dimensão coletiva. O entrevistado afirmou que a participação do Sindicato nas investigações após a denúncia é realizada a depender do procurador. Quando este tem uma postura aberta é possível realizar uma atuação pró-ativa durante todo o inquérito, ajudando o MPT a constituir provas contrárias ao réu (CARELLI & VALENTIM, 2006, p. 26-31).

Na entrevista com o Sintraconst-RJ o tema da terceirização ilícita foi novamente citado como o principal problema enfrentado.

---

169. A lide simulada é um conflito falso, simulado entre patrão e trabalhador, que é levado à Justiça do Trabalho. Ela ocorre quando o patrão, no momento da extinção do contrato de trabalho, propõe uma ação contra o trabalhador, ou convence o trabalhador a propor uma ação contra ele, apenas para que ambos, na presença do juiz, façam um acordo com relação ao pagamento de verbas rescisórias, com quitação do extinto contrato de trabalho.

Antes da denúncia ao MPT, o Sindicato procura negociar com a empresa. Este também acompanha a denúncia realizada e municia o MPT no desenvolvimento do caso (CARELLI & VALENTIM, 2006, p. 31-32).

No Sindicato do maior setor demandante, o Sinttel, a crítica à lentidão do MPT foi potencializada pelo excesso de formalismo e distância, mantida entre os membros do MP para com o Sindicato. O Sinttel denunciou ainda a dificuldade em acompanhar as investigações (CARELLI & VALENTIM, 2006, p. 43).

Com o segmento bancário, representado pelo Seebm-RJ e Feeb-RJ/ES os temas da flexibilização (principal denúncia) e a morosidade da Justiça surgiram novamente. Para os entrevistados o MPT, apesar de trazer uma resposta rápida apresentando alternativa para a solução de casos concretos, esbarra na lentidão judicial que impede o resultado célere. Também criticaram a postura da Justiça em relação ao direito de greve e informaram que 35% de suas denúncias ao MPT são pelo direito de exercê-la. A greve vem sendo questionada pelos banqueiros através do já destacado Interdito Proibitório (IP), que impede a ação do Sindicato nas agências bancárias tendo como base o princípio da propriedade privada. Como indica também a pesquisa de Soares (2013) que veremos a seguir, os sindicalistas informaram que após a aprovação da Emenda Constitucional 45, desde que estas ações passaram a ser julgadas na JT, o acolhimento em favor do sindicato é maior em comparação à Justiça comum. Para os sindicalistas o MPT cumpre papel de intervir perante a Justiça para impedir a “indústria do IP”. Concluem que a maioria dos problemas enfrentados pelo Seebm são compartilhados com o Ministério Público e que o acompanhamento da denúncia é tarefa de todos os sindicatos (CARELLI & VALENTIM, 2006, p. 32-39).

As entrevistas de maneira geral ainda demonstraram uma mudança de atitude das empresas após a investigação do Ministério Público do Trabalho, no sentido destas passarem a respeitar mais a atividade sindical e temer uma possível intervenção do MPT.

Os autores concluem que a atividade investigatória do MPT e o novo espaço público aberto pela ação extrajudicial do “parquet”, trazem o fortalecimento das ações sindicais tradicionais, ao invés de tomar os seus espaços e funções. Sindicato e MPT possuem naturezas diversas de atuação. Enquanto o primeiro atua na defesa de interesses próprios da categoria, o segundo volta-se para os direitos fundamentais dos trabalhadores, difusos na sociedade (CARELLI & VALENTIM, 2006, p. 48-52).

Por mais que o Ministério Público do Trabalho, em seu novo perfil institucional, seja um ente novo para a sociedade, as entidades sindicais já começaram a perceber seu sentido e a demandá-lo com maior frequência. Ele passa a assumir de forma cada vez mais frequente o papel de acolher as demandas coletivas dos sindicatos classistas a partir dos anos 1990. O MPT – usando a expressão de Garapon – se tornou o “muro de lamentações” dos sindicatos e vem sendo ativado de forma cada vez mais frequente. Já faz parte, portanto, da *performance* das entidades classistas e compõe, junto com outros mecanismos, o quadro de seus repertórios de confronto.

## **5.4 Sindicalismo e Judicialização**

Pesquisas desenvolvidas pelo grupo de investigação Trabalho, Sindicalismo e Justiça do IFCS/UFRJ também procuraram investigar essa complexa relação entre sindicato e judiciário trabalhista.

Marcia Barroso (2012, p. 35), em sua dissertação de mestrado sobre o teletrabalho, demonstrou que algumas empresas vem realizando consultas aos sindicatos profissionais para firmarem acordos coletivos. O objetivo é simplesmente “evitar possíveis litígios” coletivos ou individuais na esfera trabalhistas. Numa das empresas pesquisadas, que presta serviços à área de informática (suporte, vendas de software e outros), do Rio de Janeiro, foram estabelecidos dois instrumentos jurídicos para a adoção do sistema de teletrabalho: um termo de compromisso, firmado entre o empregador e o teletrabalhador; e o acordo coletivo, entre a empresa e os órgãos de representação sindical. A proteção legal

do trabalhador foi a consequência final, mas a motivação do setor patronal, como mostra a pesquisa, era se ver livre de ações judiciais dos trabalhadores e dos sindicatos. No caso analisado estavam envolvidos o Sindicato dos Trabalhadores em Informática e Órgãos Públicos de Processamento de Dados, Serviços de Informática e Similares do Rio de Janeiro (SINDPD- RJ) e o Sindicato das Empresas de Informática do Estado do Rio de Janeiro (SEPRORJ).

Karen Artur (2013, p. 111-116), em pesquisa sobre o poder normatizador do TST, identificou que se por um lado a diminuição dos dissídios coletivos na Justiça do Trabalho é um fato, isto não significa que o judiciário trabalhista tenha perdido a influência sobre os atores sociais ou sobre o direito do trabalho. Ao contrário, estes atores têm investido em estratégias que visam sua legitimação e a de suas pautas, a partir da própria Justiça. Embora alguns setores sindicais tenham podido optar por realizar acordos e não judicializar o conflito, os sindicalistas não abandonaram os mecanismos institucionais e realizam uma “judicialização ativa” das suas relações de classe.

A pesquisa de Artur demonstra que a partir da Constituição de 1988 houve um forte investimento das centrais sindicais na qualidade técnica de seus assessores jurídicos, como a intenção de lutar com os mesmos recursos do empresariado para influenciar e atuar na Justiça do Trabalho. Também os sindicatos priorizaram o desenvolvimento das diretorias jurídicas, ainda que tivessem de enfrentar barreiras impostas à coletivização processual, como mostra a tabela 4. Neste período – de vigência do Enunciado 310 e outros mecanismos – o TST conferiu mais poderes aos empregadores do que aos sindicatos de trabalhadores, devido à restrição da coletivização processual (ARTUR, 2013, p. 94-99; 113). Com o fim do Enunciado e a legitimação do sindicato como substituto processual, novas possibilidades foram abertas.<sup>170</sup>

---

170. Infelizmente os TRTs e o TST não possuem dados sistematizados sobre as ações coletivas impetradas pelos sindicatos como substitutos processuais. Os dados globais disponíveis no site do TST indicam que em 2012 as Varas Trabalhistas do Rio de Janeiro receberam 232.525 novos processos, o Brasil, 2.264.540, sendo o sudeste responsável por 51%. Para mais dados ver as informações sobre as Varas Trabalhistas no anexo deste capítulo.

**Tabela 4 - Sindicatos e substituição processual**

DATA	AÇÃO	HISTÓRICO DE DECISÕES
Planos econômicos 1986 a 1990	Milhares de ações na condição de substituto processual	-Ganhos na Justiça do Trabalho favoráveis ao pagamento das diferenças salariais -TST limita significativamente a possibilidade do ajuizamento das ações pelo sindicato através do Enunciado 310
1997	Recursos de entidades sindicais bancárias, de metalúrgicos e servidores públicos federais contra as decisões do TST	-STF julga improcedentes os pedidos referentes aos planos Cruzado, Bresser, Verão e Collor. Quanto à URP de abril e maio de 1988, limita-a aos respectivos meses, sem repercussões futuras; -Retoma o julgamento quando a substituição processual em 2003; -Prevendo a decisão do STF, o TST cancela o Enunciado 310 no ano de 2003 e passa a decidir caso a caso; -Em 2005, demais centrais somam-se à CUT para influenciar no julgamento; -Em 12/06/2006, o STF confere aos sindicatos legitimação processual para a defesa de todos e quaisquer direitos subjetivos individuais e coletivos trabalhistas dos quais sejam titulares os associados da categoria profissional representada pela entidade sindical.

Fonte: *Portal do Mundo do Trabalho*. 14/06/2006. Sindicatos podem representar trabalhadores em ações. <http://www.cutceara.org.br/noticias>. Acesso em 20/4/2009 *apud* ARTUR, 2013, p. 100

José Luiz Soares (2013) mostrou igualmente que os trabalhadores bancários, por mais que tomem a negociação direta como primeiro elemento de solução para o conflito trabalhista e tenham uma visão crítica da estrutura judicial brasileira de um modo geral, não deixam de acionar tanto o MPT quanto a JT, para a resolução de impasses. A Justiça é considerada como a “última estratégia” deste coletivo.

A crítica dos bancários ao judiciário trabalhista é antiga. No Sindicato dos Bancários do Rio de Janeiro (Seemb-RJ) em fins dos anos 1970, período de influência do novo sindicalismo, havia uma forte oposição à JT e muitos sindicalistas defendiam a sua extinção por considerarem-na uma herança autoritária da Era Vargas. O exercício do poder normativo era visto como propenso a lesar os interesses dos trabalhadores. Propunham assim uma maior liberdade sindical para a solução dos conflitos trabalhistas via negociação direta com o patronato. A Justiça do Trabalho era avaliada como uma instituição de classe cuja essência seria adversa à classe operária. O ajuizamento do dissídio coletivo consistia num mecanismo alternativo, utilizado apenas quando os patrões se recusassem a negociar uma proposta razoável ou quando não fosse possível realizar uma greve (SOARES, 2013, p 213).

Contudo, segundo o autor, é possível perceber na atitude e no imaginário dos bancários sobre justiça trabalhista, uma profunda ambiguidade. Se por um lado existe forte crítica ao seu caráter “de classe”, por outro, recorrer à Justiça não deixou de ser uma alternativa fundamental. O autor identifica uma concepção de que a Justiça do Trabalho é mais sensível às causas trabalhistas do que os demais ramos do Poder Judiciário. Entrevistas relatam que sem ela a situação seria pior. Exemplo disso é a preferência de que os julgamentos dos Interditos Proibitórios em situações de greve sejam realizados pela justiça trabalhista ao invés de pela Justiça Cível. Segundo os bancários, desde que o julgamento desse tipo de ação passou a ser de exclusividade da JT via Emenda 45, os trabalhadores têm obtido resultados mais favoráveis.

Já o MPT é visto de forma mais positiva e seu acionamento, considerado um recurso importante para o enfrentamento de problemas que envolvem direitos coletivos: más condições do ambiente de trabalho, terceirização, segurança bancária, assédio moral coletivo e discriminações no trabalho. Com isso, a Superintendência Regional do Trabalho e Emprego passou a ser preterida em relação ao MPT, tido como mais eficiente.<sup>171</sup>

O Seemb-RJ conta com uma estrutura jurídica qualificada que atende tanto demandas coletivas quanto individuais. Existem

---

171. Segundo Soares (2013, p. 217) essa avaliação a respeito do Ministério Público foi forjada a partir do sucesso de algumas ações judiciais e extrajudiciais mediadas pelo órgão ao longo dos últimos anos.

escritórios específicos para as áreas: trabalhista, criminal, previdenciária e cível. Estes escritórios municiam o departamento jurídico de advogados que se revezam em plantões para o atendimento sindical. Há igualmente: uma secretaria que acompanha os processos instruídos pelos escritórios de advocacia e presta o primeiro atendimento aos bancários que buscam este serviço no sindicato; dois contadores, responsáveis pelos cálculos dos processos; e dois homologadores. Os jornais e sites das organizações sindicais bancárias também dão grande espaço às notícias das ações ajuizadas pelo Seebm (SOARES, 2013, p. 209-210).

Apesar da pesquisa de Soares (2013) não realizar indicações neste sentido, identificamos que ao lado do julgamento dos processos em curso, tanto no MPT quanto na Justiça do Trabalho, os bancários realizam igualmente manifestações nos Tribunais Regionais do Trabalho, nas sedes do Ministério Público, com o objetivo de pressionar a Justiça a favor dos trabalhadores.<sup>172</sup>

Pessanha, Alemão e Soares (2009) também mostram que mesmo com a retração da JT no acolhimento de ações coletivas, as entidades trabalhistas no contexto da crise cíclica do capitalismo do final da década de 2000, encontraram nos dissídios de natureza jurídica uma relevante via estratégica de procedimentalização do direito.

Em março de 2009 o Sindicato dos Metalúrgicos do Sul Fluminense ajuizou no TRT-RJ um dissídio de natureza jurídica contra a Companhia Siderúrgica Nacional em face da ameaça de demissão de 1.800 trabalhadores. A liminar suspendeu qualquer despedimento e foram realizadas audiências de conciliação. A empresa se comprometeu a não proceder com as dispensas e o processo foi extinto. Em abril do mesmo ano trabalhadores da Usiminas ajuizaram uma ação no TRT-MG e conseguiram liminar proibindo a empresa mãe e outras seis prestadoras de serviço de demitir funcionários, até o estabelecimento de critérios de dispensa e a exibição da listagem dos dispensados. O dissídio terminou em acordo, com o estabelecimento de um programa de demissão vo-

---

172. Ver por exemplo: "Dia D para os bancários: TST julga dissídio coletivo" disponível em: <http://www.parana-online.com.br>. Ou "Bancários completam uma semana de greve; TRT faz reunião à tarde" Disponível em: [www.uol.com.br](http://www.uol.com.br) Acesso em 19/11/2013



luntária. No mesmo período o Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias de Alimentação de Presidente Prudente ajuizou uma ação no TRT de Campinas contra o Frigorífico Independência, exigindo a anulação dos 700 despedimentos realizados pela empresa. Em 1º de abril de 2009, o TRT-SP proferiu sentença favorável aos trabalhadores metalúrgicos da Bekum do Brasil em relação ao mérito da greve deflagrada e à demissão em massa realizada pela empresa em fevereiro. O resultado da sentença foi a readmissão de 58 dos 84 demitidos e a concessão de licença remunerada de 60 dias a todos os dispensados. A empresa ficou também obrigada a pagar verbas rescisórias e um salário de acréscimo para cada funcionário, caso mantivesse a decisão da demissão. Em todos os casos os sindicatos alegavam que as dispensas haviam sido feitas de forma arbitrária, sem comunicação prévia ou tentativa de negociação com os trabalhadores, sob a justificativa da crise econômica internacional (PESSANHA, et al., 2009).

De todos esses casos de procedimentalização do direito via dissídio coletivo, o que ganhou maior repercussão nacional e esforço de análise dos autores foi o dos trabalhadores da Embraer. Em fevereiro de 2009 a empresa anunciou um corte de 20% de seu quadro de trabalhadores (cerca de 4.400) com a justificativa de reduzir custos diante da crise. O Sindicato dos Metalúrgicos de São José dos Campos e Região e a Federação dos Metalúrgicos de São Paulo instauraram dissídio coletivo com pedido de medida liminar, exigindo a anulação da dispensa.

No primeiro pronunciamento, o TRT de Campinas concedeu liminar suspendendo as rescisões contratuais (já realizadas e futuras) até a data da audiência de conciliação. Exigiu também que a empresa apresentasse seus balanços patrimoniais e demonstrações contábeis.<sup>173</sup>

A tentativa de conciliação se mostrou frustrada e diante disso a Seção de Dissídios Coletivos do TRT estabeleceu que, sendo as demissões abusivas, a Embraer deveria arcar com plano familiar dos dispensados por 12 meses, pagar indenização de dois salários (com teto de R\$ 7.000), além das verbas já previstas por lei. Nes-

---

173. Processo nº 00309-2009-000-15-00-4DC, fls. 195-202 apud Pessanha et al. (2009).

se contexto, tanto os sindicatos quanto a própria empresa recorreram à instância superior.<sup>174</sup> O julgamento do TST foi favorável a Embraer e suspendeu a decisão do TRT da 15ª Região. O caso gerou reações tanto contrárias à decisão, alegando que a liberdade de demitir não deve se dar de forma absoluta e as empresas devem discutir os cortes com sindicatos e governos<sup>175</sup>, quanto críticas à postura do TRT, que estaria cerceando a liberdade das empresas nas dispensas coletivas.<sup>176</sup>

Diante de todas essas análises é possível concluir que por mais que tenha existido no Brasil, principalmente a partir dos anos 1990, uma tendência para evitar a coletivização processual, a ação do sindicato como substituto processual e uma consequente diminuição de dissídios (ARAUJO et al., 2006; SILVA, 2008; ARTUR, 2013; DIEESE, 2006) estes atores continuaram buscando a Justiça para a efetivação dos direitos coletivos e individuais dos trabalhadores (SOARES, 2013; PESSANHA et al., 2009; ARTUR, 2013; CARELLI & VALENTIM, 2006) reinventando suas formas de ação a partir de antigas (como os dissídios coletivos e individuais e a intermediação da JT) e novas *performances* (como a ACP e denúncias ao MPT).

Tal processo é também visualizado no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e especialmente nos casos da indústria naval carioca, que passou por uma profunda retração produtiva a partir da década de 1980 que fez com que o Sindicato e trabalhadores se considerassem em “situações limites” no conflito trabalhista. Como veremos a seguir, o Sindimetal-Rio, ainda que exercesse uma postura crítica à JT e fosse um dos segmentos que recorriam pouco ao MPT, como mostrado na pesquisa de Carelli e Valentim (2006), investe na *judicialização ativa* dos seus conflitos coletivos. Recorrer à Justiça sempre esteve presente no horizonte sindical.

---

174. Por mais que não seja objeto dessa pesquisa, é importante destacar que não são só os trabalhadores e seus sindicatos que recorrem à Justiça do Trabalho e à Justiça de forma geral. Empregadores, de forma individual ou coletiva, através do sindicato patronal, procuram a intervenção judicial. Tal recorrência ocorre em grande escala nos casos de julgamento de abusividade de greve e/ou Interdito Proibitório.

175. Na ocasião o presidente da Anamatra, associação nacional dos juizes do trabalho, defendeu que gerar empregos é uma função social da empresa e que por isso, ela não poderia reduzir o quadro de pessoal de forma arbitrária. Pessanha et al. (2009).

176. Em 08 de abril de 2009 o jornal “O Estado de São Paulo” publicou um editorial crítico a postura do TRT-Campinas “Ativismo dos TRTs pode agravar efeitos sociais”.

Este fenômeno, como já dito, não é uma novidade. Faz parte do repertório de conflito adotado tanto pelos operários navais (ligados ao Sindicato dos Operários Navais até 1964) quanto pelos metalúrgicos do Sindimetal-Rio.

Para traçar o quadro de *repertório de conflito* desses trabalhadores ao longo dos anos e relacioná-los às correntes políticas que os influenciaram (dirigindo os dois Sindicatos) nos valem, além de nosso trabalho de campo, das pesquisas publicadas nos livros: *Trabalho e Tradição Sindical no Rio de Janeiro: a trajetória dos metalúrgicos* organizado por José Ricardo Ramalho e Marco Aurélio Santana (2001); *Homens Partidos*, também de Santana (2001); *Operários Navais: trabalho, sindicalismo e política na indústria naval do Rio de Janeiro*, de Elina Pessanha (2012); e *Medição de Forças: o movimento grevista de 1953 e a época dos operários navais*, de Dennis Barsted (1987). Por mais que essas obras tivessem objetivos diferentes do nosso, pudemos capturar a partir delas o conjunto de *performance* adotado por esses operários ao longo dos anos e traçar um perfil geral desses *repertórios*. É o que apresentaremos no capítulo a seguir.



## CAPÍTULO 6

### AÇÕES COLETIVAS DOS OPERÁRIOS NAVAIS: MARÍTIMOS E METALÚRGICOS

#### **6.1. Operários navais: de marítimos a metalúrgicos (1950-1965)**

Os operários navais do Rio de Janeiro têm uma trajetória de ações coletivas e sindicais bastante particular. Até 1964 faziam parte do Sindicato dos Operários Navais, com sede em Niterói, e eram filiados à Federação dos Marítimos. Após a ditadura militar foram enquadrados como metalúrgicos e separados por sindicatos locais. Na cidade do Rio de Janeiro passaram então a compor a base do Sindicato dos Metalúrgicos (Sindimetal-Rio). Sendo assim, para analisar o repertório de ações coletivas desses operários em perspectiva histórica, levantaremos as suas *performances* e também as do Sindicato dos Operários Navais no pré 1964 e do Sindimetal no pré e pós enquadramento militar.

Segundo Dennis Barsted (1982, p. 37) o embrião do Sindicato dos Operários Navais foi o Centro de Caldeireiros de Ferro, fundado em 1937. Este sindicato, institucionalizado em 23 de maio de 1942 na cidade de Niterói, teve como base inicial os trabalhadores de construção e reparo naval das baías de Guanabara (Rio e Niterói) e Jacuecanga (Angra) e agregava diversos ofícios, alguns dos quais extintos: caldeireiro de ferro, caldeireiro de cobre, cravador, carvoeiro (soldador a carvão), limador mecânico. Nesse mesmo período foi criada a Federação dos Marítimos, à qual o Sindicato viria a se filiar.

Os marítimos já possuíam uma identidade forjada nas lutas do início do século XX. Realizaram em 1934 uma greve por melhores condições de trabalho, na década de 1940 a “Campanha

pela Declaração de Guerra contra o Eixo” e a “Campanha pela Constituinte”.<sup>177</sup> Em 1945 os trabalhadores do Lloyd e outras empresas do Patrimônio Nacional adquiriram o direito à sindicalização. Vários grupos de marítimos atuavam em cerca de 17 sindicatos de trabalhadores. Os empregadores, entretanto, reuniam-se num único sindicato: o Sindicato Nacional dos Armadores (BARS-TED, 1982, p. 37).

A bandeira de unidade dos marítimos sempre foi uma questão crucial para os operários navais. A intenção de unificar a categoria, ligada a elementos subjetivos de identidade, era reforçada pelos possíveis ganhos econômicos e sociais que isso poderia trazer. Por mais que a posição de operário naval fosse respeitada e prestigiada, trabalhadores das autarquias, oficiais da náutica, marinheiros, taifeiros gozavam de maior status e importância para a economia e a defesa nacional.

O período pré-1953 foi de muita penúria e excessos praticados pelos empregadores e pelo Estado em relação aos trabalhadores do setor: punições severas com corte salarial, ausência de equipamentos de segurança, proibição de sindicalização e desrespeito completo à legislação. Ainda assim, as mobilizações eram constantes. Em 1951 os operários navais foram impedidos pelo governo de empossar a diretoria eleita, que tinha como presidente Irineu José de Souza<sup>178</sup>, soldador elétrico do Lloyd e militante do Partido Comunista desde 1939, que viria a se tornar o líder de maior relevância do “Movimento de 1953”.

O Partido Comunista era a principal corrente política atuante entre os trabalhadores do setor naval. Em documentos da década de 1920, o Partido afirmava a importância dos marítimos para o proletariado urbano nacional (PESSANHA, 2001, p. 86) e, de fato, foi esta corrente que exerceu influência nas mobilizações da década de 1940 e na “Época dos Operários Navais” (1953-1964).<sup>179</sup> Tal influência se deu mesmo no período de ilegalidade na Era Vargas.

---

177. Ver: Jornal Orla Marítima, “25 anos de lutas em defesa dos interesses dos operários navais”, n. 37, p. 9, janeiro de 1957, apud BARSTED, 1982.

178. Posteriormente Irineu se tornou deputado estadual do antigo estado da Guanabara, com uma das maiores votações da história, cerca de 9.800 votos. Depois do mandato, voltou à função de soldador no Lloyd pois, em suas palavras, “não queria se tornar político profissional”. Em 1982 foi eleito vereador da cidade de Niterói.

179. Segundo entrevista com Irineu de Souza realizada por Angela de Castro Gomes (1999, p. 33-34) militavam também no movimento o Partido Social Democrático (PSD), a União Democrática Nacional (UDN) e o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB).

Irineu de Souza, em entrevista a Gomes (1999), destacou que o embate com o Estado era frequente, mas igualmente comuns as negociações das lideranças sindicais com o governo e os agentes estatais. Sobre essa relação expôs:

As relações eram boas, tanto com o governo estadual quanto com o governo federal, através do próprio Ministro do Trabalho. Nós fomos muitas vezes ao Palácio do Catete reivindicar. E a nossa primeira reivindicação foi esta: trazer o Dr. João Goulart para o Ministério do Trabalho. Por aí você vê que a nossa relação com o governo era boa. Se não, ele não dava ouvido. Quando a gente chegava no Palácio do Catete o Lourival Fontes, que era metido a surdo, colocava a mão na orelha e dizia: “o que meu filho, o que vocês querem hoje?”. “Queremos falar com o presidente da República, Dr. Getúlio Vargas”. A gente fazia aquela pose e falava grosso (Entrevista realizada pelo Laboratório de História Oral da UFF para o Projeto “A Época dos Operários Navais”, 1999)<sup>180</sup>

Em 1952, os operários navais engrossaram as manifestações por conquistas salariais e pela criação da Petrobras e foram acumulando indignação diante das péssimas condições de trabalho a que eram submetidos. Nesse mesmo ano foi aprovado o Estatuto do Funcionário Público (Lei 1.711) que regulamentou e promoveu direitos como estabilidade, carreira e salário família. Em março de 1953 aconteceu a histórica e vitoriosa “Greve dos 300 mil”,<sup>181</sup> em São Paulo, que serviu como referência para os trabalhadores do Rio de Janeiro. Também neste ano realizou-se uma nova eleição no Sindicato dos Navais. Irineu de Souza foi mais uma vez eleito presidente e impedido de tomar posse.<sup>182</sup>

180. A descrição do projeto e as entrevistas estão disponíveis em [http://www.labhoi.uff.br/sites/default/files/a\\_epoca\\_dos\\_operarios\\_navais\\_angela\\_de\\_castro\\_gomes.pdf](http://www.labhoi.uff.br/sites/default/files/a_epoca_dos_operarios_navais_angela_de_castro_gomes.pdf) Acesso em 14/11/2013.

181. A “greve dos 300 mil” garantiu aumento salarial de 32%, com o teto de 800 cruzeiros. WEFORT, 1972, p. 12.

182. Mesmo Armando Boito Jr. (1991, p. 166-167), crítico em relação ao que seria uma cultura legalista e tutelada do sindicalismo em geral, destaca que os operários navais e a liderança comunista neste segmento foram exceção desse perfil. O autor afirma que o Partido Comunista no início da década de 1950 realizava com sucesso eleições sindicais livres paralelas às manobras e à fraude do peleguismo.

O chamado “movimento de 1953” começou com os operários navais, oficiais da náutica, marinheiros e taifeiros. Os funcionários das autarquias exigiam os mesmos direitos garantidos aos funcionários públicos. Tal situação se agravou devido ao atraso salarial dos operários do Lloyd em janeiro de 1953. É nesse contexto, de luta pela ampliação de direitos já garantidos à parte da categoria e pelo cumprimento de outros como o salário mensal, que foi deflagrada a “Greve de Junho”.

Os operários navais do Estaleiro Caneco se consolidaram como um polo de atração do movimento na cidade do Rio de Janeiro, por este ser o principal estaleiro privado da região. Já os do Ishibrás, estaleiro inaugurado apenas em 1959, não vivenciaram o início do movimento. Seus trabalhadores passaram por um processo de treinamento e recrutamento mais racionalizado e controlado do que qualquer outro estaleiro do país e as taxas de sindicalização eram muito baixas.<sup>183</sup> A vanguarda do Movimento de 1953 era composta pelos operários navais das empresas mais antigas como a Lloyd, a Costeira, o Mauá e o Caneco, junto aos oficiais da náutica.

Num primeiro momento, o presidente da Federação dos Marítimos, ligado então ao governo, manifestou-se contra a proposta de greve e tentou, de diversas formas, dissuadir a categoria da ideia, apesar de vários sindicatos já terem aprovado em assembleia o apoio à atividade. Mesmo com essa oposição, a greve se materializou. Em junho foi aprovado o manifesto que exigia em primeiro lugar o respeito e o acatamento às leis e às decisões do judiciário, no sentido do cumprimento de direitos já conquistados (BARSTED, 1982, p. 68-73).

Para Barsted (1982, p. 171) os marítimos se colocaram tanto no início do movimento quanto no final como “defensores da legalidade”. Da lei, extraíam a legitimidade e os recursos para sua “luta justa” contra os patrões. Segundo o autor, os trabalhadores respeitavam a norma jurídica, como garantia dos seus direitos e

---

183. Todavia, esses operários não deixaram de atuar na “Época dos Operários Navais”. Nossa pesquisa conseguiu identificar ao menos três atividades de confronto na década de 1960: uma rápida paralisação em 1963, a prisão de 13 trabalhadores por atividade sindical em 1969, e uma greve contra a vontade da diretoria do Sindicato no início dos anos 1960. Ver Pessanha (1994, p. 27-28) e Barsted (1982, p. 140).



contra as arbitrariedades de forma tão efusiva, que fetichizavam a lei, muitas vezes acreditando na sua inviolabilidade, sem considerar a dimensão de seu caráter “ideológico e casuístico”.

A Greve de Junho, chamada de primeira greve, ocorreu no dia 16 e contou com a participação de 100 mil marítimos de todo o país. O “quartel general” foi o Sindicato dos Taifeiros (categoria das mais pauperizadas no segmento marítimo) situado na região portuária do Rio de Janeiro, próximo aos estaleiros Caneco e Ishibrás.

Foram ainda realizadas manifestações gerais – na Avenida Rio Branco – e locais – nos estaleiros –, estas bastante reprimidas pela polícia. Os marítimos apresentaram um memorial de reivindicação com 25 itens, sendo a maioria voltada às questões de direito do trabalho, como a validade do Estatuto do Funcionário Público para toda a categoria, questões de segurança e insalubridade, mas também bandeiras “político-corporativas” de fortalecimento da Marinha Mercante, o direito de dar posse à diretoria do Sindicato dos Operários Navais e o afastamento da diretoria “pelega” da Federação dos Marítimos (BARSTED, 1982, p. 82-87).

Nove dias depois, em 25 de junho, foi assinado o Acordo de Cessação da Greve, aprovado pelo Ministério do Trabalho. Os grevistas receberiam o pagamento dos salários nos dias parados e não sofreriam nenhuma punição. A greve foi, ao menos nesse momento, vitoriosa para toda a categoria. O governo concordou em atender aos pontos do “Memorando” como a defesa da Marinha Mercante, parte da pauta relativa à alimentação, e a estudar as reivindicações relativas à insalubridade. Posteriormente, garantiu a “semana inglesa” de trabalho, as atividades laborais aos sábados passando a ser consideradas horas extras, com um excedente de 20% sobre a hora normal (BARSTED, 1982, p. 113-120). Em relação à pauta específica dos operários navais, foi garantida a posse, de imediato, da diretoria do Sindicato, que contou com a presença do ministro do Trabalho (João Goulart), e o pagamento do salário família (GOMES, 1999, p. 35). Entretanto, na sequência dos acontecimentos, os direitos foram descumpridos.

O governo tentou aprovar um novo acordo junto às lideranças sindicais da Federação para anular as conquistas do Movimento

de 1953 e uma nova onda de mobilizações, protagonizadas principalmente pelos operários navais, foi realizada. A segunda greve aconteceu entre 16 (sexta-feira) e 19 de outubro de 1953, pelo cumprimento do acordo já firmado. Todas as manifestações acabaram reprimidas pela polícia.

Apesar de a greve de outubro ter se apresentado como uma derrota tática num primeiro momento, os operários navais se fortaleceram, organizaram-se e mantiveram-se no controle do Sindicato. A luta continuou intensa e o período, mesmo caracterizado por Barsted como de “recomposição”, contou com embates diretos, com o acionamento e a ameaça de greves (BARSTED, 1982, p. 173). Em 1957, os operários navais dos estaleiros privados conquistaram equiparação salarial com os funcionários dos estaleiros autárquicos através do subsídio do governo às empresas particulares (PESSANHA, 2012, p. 54-55). As conquistas do acordo de junho foram paulatinamente sendo aplicadas. A “Época dos Marítimos e dos Operários Navais” durou 11 anos, até 1964.

Pessanha (2012, p. 54-55) destaca que o período que se estende de 1953 a 1964 foi de muitas conquistas para estes trabalhadores. Junto com outros empregados em serviços coletivos, geralmente geridos pelo Estado, foi este coletivo operário que constituiu o núcleo do chamado “velho sindicalismo” e desenvolveu formas de mobilizações eficazes que lhes garantiram conquistas salariais e não salariais.

O principal marco então foi o Contrato Coletivo de 1963, que aboliu o trabalho normal aos sábados, fixando a jornada de 40 horas semanais; garantiu o pagamento de 100% de hora extra; o adicional de insalubridade correspondente a 35%; salário nominal, e outros auxílios. Benefícios bem acima da média nacional.<sup>184</sup> A continuidade desses direitos conquistados, entretanto, foi interrompida.

O golpe militar, atendendo a uma reivindicação antiga dos patrões, realizou numa das suas primeiras ações o enquadramento sindical dos operários navais na categoria metalúrgica e dividiu a unidade dos marítimos. O Contrato Coletivo de 1963 perdeu a

---

184. Todo o contrato de trabalho foi publicado por Barsted no anexo da obra já citada.

validade, bem como todas as conquistas acumuladas por décadas pela categoria. Como operários navais se mantiveram apenas os trabalhadores em empresas de navegação, como a Lloyd e a Costeira. Vários operários foram colocados em disponibilidade, afastados do ambiente de trabalho, recebendo apenas o salário base.<sup>185</sup> No contexto de repressão política da ditadura militar, esses trabalhadores foram induzidos a estabelecerem contratos individuais com os patrões, que se aproveitaram disso para dividir ainda mais a categoria em termos salariais.

A estratégia, segundo Barsted (1982, p. 190-191), era facilitar a manipulação e dificultar o encaminhamento de ações na Justiça do Trabalho. Tal fato não impediu, entretanto, o grande número de dissídios que solicitava equiparação salarial.

A sede do Sindicato foi invadida e destruída por tropas militares na véspera do Golpe de 1964, em 31 de março. Em seguida, os militares empenharam-se em uma caça às lideranças sindicais nos estaleiros e muitos operários ficaram presos por 90 dias dentro de navios. Irineu de Souza, na entrevista já citada, conta que foi levado ao navio Princesa Leopoldina onde permaneceu encarcerado por quase três meses. Sobre seus companheiros, destacou que estes foram presos do jeito que estavam (sujos e de macacão), colocados dentro de uma lancha e levados para a Ponta D' Areia. Irineu ressaltou que no dia do golpe permaneceu nas docas do Lloyd esperando algum comando de resistência, mas o máximo que surgiu foram metralhadoras velhas, que não permitiam a organização de nenhuma oposição (GOMES, 1999, p. 53). Encerrava-se assim, tragicamente, a memorável “Época dos Operários Navais”.

Um dos momentos mais ricos da história do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro foi igualmente o período entre 1945 e 1964, de maior liberdade. Todavia, essa organização também acumulou lutas desde o início do século XX.

O Sindicato teve a oportunidade de escolher a data que marcaria o início de sua história oficial: 1º de maio de 1917, Dia do

---

185. Os adicionais de insalubridade, horas extras e outros eram componentes fundamentais da renda desses trabalhadores. Receber apenas o salário base foi um impacto realmente forte.

Trabalhador e ano da Revolução Russa. No entanto, pesquisas, já comprovaram que sua assembleia fundadora ocorreu em 15 de abril de 1917, quando o Centro Beneficente dos Fundidores resolveu aderir à União dos Metalúrgicos. Apenas dois meses depois o Sindicato integrou o grande movimento grevista daquele ano, liderado pela Federação Operária. As bandeiras principais eram a jornada de oito horas de trabalho e aumento salarial (STOTZ, 2001, p. 135-137).

No campo ideológico, a ligação dos metalúrgicos do Rio de Janeiro com o Partido Comunista é histórica, tendo sido a própria sede deste coletivo operário um dos locais das três reuniões que fundaram o PCB em 1922.<sup>186</sup> Mas diferentes grupos políticos, para além dos comunistas, atuaram no movimento dos trabalhadores metalúrgicos desde o início de sua organização (STOTZ, 2001, p. 138).

Marco Aurélio Santana (2001a, 2001b), em seus estudos sobre a atuação dos comunistas no movimento sindical, mostrou que entre 1947 e 1964 a aliança entre este Partido e o PTB foi fundamental para a estruturação sindical dos metalúrgicos do Rio. Os comunistas foram também os que mais cresceram em termos de quadros, poder político e influência na categoria. Esses militantes das bases em seus locais de trabalho, junto aos conselhos de fábrica, exerceram ainda um papel fundamental de pressão sobre a direção sindical conseguindo reverter, em alguns momentos, a opinião da cúpula do Sindicato e a do próprio partido.<sup>187</sup>

No período entre 1955 e 1964 os metalúrgicos participaram de diversas lutas históricas, marcadas pelas divergências entre direção sindical e base: articulações pela elevação do salário mínimo; luta contra o Decreto-lei antigreve 9.070; mobilizações pela reforma na Previdência Social; contra o arrocho salarial e a carestia; campanha pela construção da sede, batizada de “Palácio dos Me-

---

186. Duas reuniões foram realizadas nos sindicatos dos alfaiates e dos metalúrgicos do Rio de Janeiro e uma em Niterói, na casa da família de Astrogildo Pereira, antigo militante anarquista. O Partido Comunista do Brasil, sob a sigla PCB, foi fundado em 1922. Em 1962 ocorreu uma cisão e o partido foi dividido em Partido Comunista Brasileiro, que manteve a sigla PCB, e Partido Comunista do Brasil, que manteve o nome e mudou a sigla para PCdoB.

187. A análise dessa realidade lança luz na permanente tensão entre a orientação dos dirigentes do movimento sindical e/ou dos partidos políticos com a base, e evidencia a capacidade de autonomia, ainda que limitada, desta. O já citado descompasso entre os operários navais e o sindicalismo oficial referido por Boito Jr. (1999), pode caracterizar o mesmo fenômeno de divergência entre base e cúpula, apresentado por Santana.

talúrgicos” com recursos dos próprios trabalhadores, na campanha salarial de 1956; encontros classistas, como a Convenção dos Trabalhadores do Distrito Federal e o Encontro Nacional Sindical; criação do Comando Geral dos Trabalhadores (CGT); e greves no início dos anos 1960.

A diretoria também ampliou sua relação com o Estado e os patrões. O Sindicato buscava principalmente direcionar as lutas para o âmbito legal e conquistar sentenças favoráveis na Justiça do Trabalho (SANTANA, 2001b, p. 186-187). As principais mobilizações do período foram as campanhas salariais e as greves dos anos 1955 e 1957, e a campanha salarial de 1962.

A greve de 1955 foi decretada pelos conselhos sindicais durante a campanha salarial, à revelia da direção do Sindimetal-Rio (composta pela aliança entre trabalhistas e comunistas). O motivo foi a ausência de uma proposta dos patrões para o reajuste salarial do ano. Funcionários do Ministério do Trabalho (MT), em reunião com os metalúrgicos, pediram mais tempo para a negociação. Os trabalhadores demonstraram a intenção de continuar a greve, mas a direção aceitou o apelo do MT e interrompeu a mobilização. Os patrões mantiveram a mesma postura e, diante do quadro, o Sindicato viu-se obrigado a retomar as manifestações. Estas se mantiveram até o julgamento do dissídio no TRT-RJ. Em função da mediação do Tribunal e da capacidade dos trabalhadores de paralisarem a produção, os empresários propuseram um aumento que, apesar de pequeno, incluiria todos os trabalhadores e consideraria a legalidade da greve. Para Santana (2001b, p. 183-184), a partir dessa mobilização, estruturou-se um padrão de atuação das direções sindicais que se seguiria no período. Os metalúrgicos voltaram à lida “com um voto de confiança na Justiça do Trabalho”.

A greve de 1957 foi impulsionada por um contexto muito parecido com o da greve de 1955.<sup>188</sup> A radicalização veio das bases e o pano de fundo era a campanha salarial do ano. Os trabalhado-

---

188. As greves no Brasil, de maneira geral, ocorrem principalmente no período de reajuste salarial e são deflagradas quando patrões e empregados não entram em acordo. Daí a crítica de Boito Jr. (1999) relativa à cultura legalista manifestada no sindicalismo e o seu cumprimento do calendário oficial do Estado.

res reivindicavam aumento salarial de 45 %. O patronato já havia entrado na Justiça alegando impossibilidade de cumprir uma das cláusulas do acordo de 1956, relativa ao desconto realizado pela diretoria para a construção da sede sindical. Tal fato contribuiu para acirrar os ânimos. O julgamento do TRT gerou uma proposta conciliatória de 26 % que não foi aceita pelo patronato. A greve foi decretada para 22 de julho de 1957 e contou com ampla adesão. Os patrões novamente buscaram a intermediação do TRT via dissídio coletivo e os trabalhadores se mobilizaram para uma grande passeata rumo ao Tribunal. Num julgamento rápido e aceito pelo Sindicato, foi concedido o aumento de 26 % e o desconto dos dias parados (SANTANA, 2001b, p 188-190).

Na campanha salarial de 1962 a radicalização foi maior e o rompimento entre direção e categoria mais claro. O pano de fundo era a grande participação dos metalúrgicos na greve geral de 5 de julho de 1962, liderada pela Confederação Nacional dos Trabalhadores da Indústria (CNTI), que tinha em sua composição política trabalhistas e comunistas. O Serviço de Estatística da Previdência e Trabalho (SEPT) indicava um aumento no custo de vida de 33,71 %. Os patrões ofereciam um reajuste de 21,5 %, mas os trabalhadores reivindicavam 70 %. Nas mesas de negociação com o Ministério do Trabalho e o TRT-RJ, após inúmeras outras propostas, chegou-se ao índice de 58 %. O clima de radicalização, entretanto, indicava a paralisação do setor. O TRT marcou o julgamento do dissídio coletivo para a véspera da greve. Diante disso o Sindicato realizou uma manifestação de 10 mil metalúrgicos no Tribunal, na data do julgamento. Os trabalhadores foram vitoriosos e garantiram o reajuste de 70 % (SANTANA, 2001b, p. 190-193).

Mas, como no caso dos navais, todo esse trabalho de base e fortalecimento da categoria foi obstruído pelo golpe de 1964. Setores progressistas continuaram interferindo na vida sindical, porém com muita dificuldade.

## 6.2 Os “novos” metalúrgicos/operários navais (1965 – 1975)

O período que se inicia com o golpe militar de 1964 trouxe alterações em todo esse cenário. O regime ditatorial, que durou até 1985 e exacerbou-se na vigência do Ato Institucional nº 5 (dezembro de 1968 a outubro de 1978), impôs uma dura repressão à atividade sindical livre.

O governo interveio em 67% das confederações, em 42% das federações e em 19% dos sindicatos. Os maiores foram os que mais sofreram. Os militares reforçaram os mecanismos repressores contidos na CLT e na Justiça do Trabalho e estimularam o caráter assistencialista dos sindicatos. Para Santana (2001a, p. 151), a ditadura visava à reestruturação da vida sindical e tentou romper com os pilares do sindicalismo combativo. Por isso retomou as intervenções já utilizadas nos governos Dutra e Vargas para instaurar à força um clima ilusório de “paz sindical”.

Os operários navais, que tinham acabado de construir o momento mais importante de sua história, resistiram até a década de 1980 a se incorporarem ao Sindimetal-Rio. Faziam duras críticas à diretoria e procuravam estabelecer uma agenda autônoma de lutas.

Segundo Francisco Martinho (2001, p. 216-217) no final da década de 1970 pelo menos cinco grandes correntes políticas se apresentavam no movimento sindical da época: 1. os *sindicalistas tradicionais*, que tiveram destaque na atuação sindical durante o regime militar. Esse grupo era composto por, entre outros, Valdir Vicente (Sindimetal-Rio) e Joaquim dos Santos Andrade (Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo); 2. os *sindicalistas independentes*, grupo com pouca ou nenhuma participação política anterior, liderados por Luiz Inácio Lula da Silva. Em 1980 fundaram o Partido dos Trabalhadores (PT); 3. a *unidade sindical*, composta por militantes do PCB, PCdoB e Movimento Revolucionário 8 de ou-

tubro (MR-8).<sup>189</sup> Eles defendiam a participação política do Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB)<sup>190</sup> e consideravam a proposta dos *independentes* divisionista; 4. as *oposições*, que se colocavam contra a legislação sindical em vigor e as direções sindicais chamadas de “pelegas” ou atrasadas; 5. a *extrema esquerda*, composta de várias correntes de oposição às diretorias sindicais e à legislação. Desses grupos somente a *unidade sindical* e os *tradicionais* não participaram da fundação da Central Única dos Trabalhadores em 1983.<sup>191</sup>

No período anterior aos anos 1980, o Sindimetal-Rio era influenciado principalmente pelos *sindicalistas tradicionais* e pelo grupo político caracterizado como *unidade sindical*. Apesar disso, existiam diversas correntes ideológicas no Sindicato.

Na ditadura, lideranças comunistas e de esquerda procuraram ocupar as direções sindicais e desenvolver trabalhos nas empresas através da atuação nas Comissões de Prevenções de Acidente (CIPAs) e da organização de chapas de oposição. Chegaram inclusive a angariar vitórias substantivas mas não puderam assumir a direção por proibição da polícia. As lideranças sindicais eram também perseguidas pelos patrões e demitidas se causassem problemas.<sup>192</sup> Os comunistas das bases voltaram a criticar a atuação dos dirigentes que frequentavam os espaços do Ministério do Trabalho e da Justiça do Trabalho, num momento em que a tarefa era “coordenar a luta contra a ditadura” (SANTANA, 2001a, p. 158).

Segundo o Sr. José Ferreira Nobre,<sup>193</sup> diretor do Grêmio dos Aposentados Veteranos, Pensionistas Metalúrgicos do Município do Rio de Janeiro e dirigente comunista, o PCB era a maior força política do Sindimetal antes do golpe de 1964 e chegou a eleger o

---

189. O MR-8 surgiu em 1964 no meio universitário da cidade de Niterói. Foi batizado assim em memória do dia em que Ernesto “Che” Guevara foi capturado. O MR-8 atuou no MDB, no PMDB e desde 2009 compõe o Partido Pátria Livre (PPL).

190. O PMDB foi fundado em 1980 e é sucessor do Movimento Democrático Brasileiro, legenda de oposição ao Regime Militar de 1964.

191. As oposições e a extrema esquerda também compuseram o PT na sua fundação.

192. Depoimento dado por João de Deus, militante do PCB no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro à Elina Pessanha e outros em outubro de 1987 apud SANTANA, 2011a, p. 151-154.

193. Seu Nobre atualmente tem 89 anos. Filiou-se ao Partido Comunista do Brasil (PCB) em 1950 e foi eleito para o Sindimetal em 1955. Até o presente é sindicalista atuante, vai ao Sindicato todos os dias e é militante do PCdoB.



presidente do Sindicato vereador do Rio de Janeiro. Na primeira eleição após o golpe, eram também os comunistas que tinham a maior influência, por mais que o candidato à presidência fosse Valdir Vicente (liderança sindical ligada ao segmento *tradicional*).

O Valdir Vicente era considerado de esquerda mas não era de esquerda, era do MDB. Ele era aliado de todos os partidos, jogava bola para todos os lados, de acordo com seus interesses (...) Ele era bastante inteligente para isso. Aliava-se até ao Partido [Comunista]. Não tinha definição política. O Pimentel se dizia do PDT, mas também tinha seus interesses (José Ferreira Nobre, em 12/08/2013).

Regina Nascimento (2001, p. 258) mostra, através da análise do Jornal Meta, que esta gestão de Valdir Vicente foi marcada por uma postura assistencialista e colaboracionista entre governo e patrões. A gestão realizou campanhas contra o analfabetismo, ligadas aos Ministérios da Educação, do Trabalho e da Previdência; elogiou a estabilidade do regime e medidas como a criação do FGTS e a legislação para o campo; fez referências a encontros entre a diretoria e os empregadores para a realização de entendimentos prévios nas campanhas salariais que evitariam conflitos; e o editorial do primeiro jornal na gestão de Valdir propunha uma política sindical “pacífica e ordeira, embora ativa e enérgica” .

Em 1973, uma chapa de oposição, composta por trabalhadores da GE e apoiada por setores da Igreja, ganhou a eleição. Contudo, acabou destituída por denúncias de corrupção. Segundo Sr. Nobre, o governo não deixou a chapa de oposição tomar posse alegando corrupção na diretoria anterior (de Vicente) e indicou um funcionário do Ministério como interventor. Nosso entrevistado ressaltou que a chapa tinha os comunistas nos principais cargos, que, segundo ele seriam os da presidência, da secretaria geral, da secretaria jurídica e da tesouraria. A secretaria jurídica, longe de desempenhar um papel burocrático, era peça-chave para a atividade sindi-

cal, devido à importância das relações entre o Sindicato e a Justiça e às lutas dos metalúrgicos pelo cumprimento das leis.

O interventor, em 1975, organizou novas eleições com um período curto para a inscrição de chapas. Foi eleito um grupo heterogêneo, ligado à antiga gestão sindical e à oposição, liderado por Adalberto de Oliveira. Ele manteve um caráter assistencialista e colaboracionista, como indicam as publicações do Jornal Meta (NASCIMENTO, 2001, p. 259).

Entre 1968 e 1969 e em 1977 os trabalhadores do Estaleiro Caneco (que até 1979 ainda defendiam a volta ao Sindicato dos Operários Navais) realizaram ações de resistência contra a situação de insalubridade, sem reconhecerem o Sindimetal-Rio como representante da categoria. As pautas do Caneco estavam mais relacionadas à recuperação de direitos da “Época dos Operários Navais”. No estaleiro Ishibrás a resistência dos trabalhadores se avolumou a partir de meados dos anos 1970. As reivindicações destes trabalhadores eram contra o domínio opressivo e o disciplinamento exercido sobre os operários no interior do Estaleiro (PESSANHA, 1994, p. 27).

### **6.3 Pré-redemocratização e luta sindical (1975-1985)**

Somente a partir do final da década de 1970 o movimento sindical brasileiro retomou suas atividades mais expressivas de embate, contidas até então pela ditadura.

Em 1976, metalúrgicos de várias empresas realizaram uma mobilização contra a obrigatoriedade do pagamento da contribuição sindical. Em 1977, foi formado o Movimento pela União dos Metalúrgicos (MUM) e articulada uma chapa única de oposição à diretoria ligada ao Ministério do Trabalho. Nesse mesmo ano, foi eleito Oswaldo Pimentel (da Fiat) para a presidência do Sindimetal. Pimentel era liderança ainda pouco conhecida,<sup>194</sup> mas apoiada por várias correntes de esquerda (NASCIMENTO, 2001, p. 260).

---

194. No período era comum buscar lideranças pouco visadas pelos militares para evitar intervenção no sindicato.

O Sr. Nobre destacou que a estratégia dos comunistas nessa época era realizar uma composição com o grupo para a construção de uma chapa única, que pudesse ser aceita pelos militares. Por isso, participavam também da direção sindical.

Iniciou-se então um processo de estruturação das delegações sindicais nas fábricas e um maior enraizamento da entidade. Os trabalhadores reaproximaram-se do Sindicato e a base de atuação foi dividida em 13 territoriais, com coordenações para cada uma delas. O Jornal Meta também apresentou tom mais reivindicativo e crítico às empresas e ao arrocho salarial (NASCIMENTO, 2001, p. 260-261).

Na campanha salarial de 1978 do Sindimetal aconteceram grandes assembleias e a categoria conquistou reajuste de 56% (14% acima do índice oficial) mesmo sem a paralisação (NASCIMENTO, 2001, p. 262). Em novembro desse mesmo ano ocorreu a greve na Fiat do Rio de Janeiro, que atuava no local da antiga Fábrica Nacional de Motores, fortemente influenciada pelas manifestações do ABC paulista (MARTINHO, 2001, p. 221).

O movimento desse período ficou conhecido como “novo sindicalismo”.<sup>195</sup> Diversos fatores estimularam o seu surgimento: o desgaste da ditadura militar e a possibilidade de abertura democrática, o intenso processo inflacionário, o término do “milagre econômico” e o descontentamento dos trabalhadores reprimidos há anos. No centro do “novo sindicalismo” estavam os setores dinâmicos do operariado urbano paulista que iniciaram um processo de grandes mobilizações sociais, greves, questionamento da estrutura sindical e trabalhista. Defendiam principalmente a negociação direta com o patronato e rejeitavam o que seria o “velho sindicalismo”, atrelado à estrutura sindical estatal, ao governo e à Justiça do Trabalho. As greves do ABC tornaram-se atos políticos contra a ditadura e pelas liberdades democráticas. A fundação da Central Única dos Trabalhadores (CUT) e do PT foram resultados de todo esse processo de acúmulo.<sup>196</sup>

---

195. Uma pesquisa de Weffort (1972) indica que as primeiras experiências do “novo sindicalismo” ocorreram em 1968 nas cidades de Contagem e Osasco, pelo seu caráter espontâneo e de base.

196. Sobre o tema ver, entre outros, Ricardo Antunes (1995); Iram Jacome Rodrigues (1997); Boito Jr. (1991).

As mobilizações que vinham ocorrendo no interior das fábricas de forma silenciosa, ganharam as ruas e evidenciaram o acúmulo de forças e a indignação dos trabalhadores (SANTANA, 2001a, p. 177). Nesse contexto, os comunistas sofreram um processo de perda da hegemonia no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e no movimento sindical nacional. Foram acusados de promover um sindicalismo de colaboração com o governo.

Em junho de 1979 realizou-se a primeira greve geral dos metalúrgicos do Rio após o enquadramento sindical dos trabalhadores do setor naval.<sup>197</sup> Estes operários voltaram a reivindicar direitos perdidos, principalmente os referentes à carreira como taxas de insalubridade, remuneração de hora extra, jornada de trabalho e passaram a compor as chapas que concorriam às eleições (PESSANHA, 1994, p. 27). O movimento para esta greve foi organizado basicamente nos estaleiros e o seu êxito surpreendeu as lideranças. Em 24 horas, a adesão foi de 90%. O descontentamento da categoria convergiu para um movimento de grandes proporções (NASCIMENTO, 2001, p. 265).

Nessa luta foram criadas as Comissões Executivas de Salário (CES)<sup>198</sup> por região geográfica, que tinham a tarefa de elaborar uma pauta de reivindicações salariais para a negociação patronal. O papel das oposições sindicais se avolumou e contribuiu para um caráter mais radicalizado da campanha, que exigia, entre outras questões, um reajuste salarial de 83%. A grande adesão à greve fez o setor patronal buscar a negociação do Ministério do Trabalho e estimular a repressão da Polícia Militar para inibir os piquetes (MARTINHO, 2001, p. 267)

No terceiro dia da greve, em 14 de setembro de 1979, foi realizado o julgamento do dissídio no Tribunal Regional do Trabalho, que condenou o movimento e indicou um aumento de apenas 46%. Os trabalhadores recusaram a proposta e após dois dias os empregadores propuseram o reajuste de 75%. A direção sindical defendia o fim da greve, pois o índice estava próximo da reivindi-

---

197. Entre 1978 e 1979 ocorreram cerca de 360 greves no país (PESSANHA, 2001, p. 93).

198. As CES, assim como os Conselhos Sindicais da década de 1950, se mostraram instrumentos fundamentais de organização das oposições e das bases, que atuaram em alguns momentos contra a direção sindical.

cação inicial. A assembleia, estimulada pelo CES e por correntes à esquerda da diretoria sindical, negou a proposta e decidiu pela manutenção da greve. Esta, entretanto, acabou sendo esvaziada. A Justiça do Trabalho não aceitava a negociação via CES, apenas via diretoria sindical (MARTINHO, 2001, p. 228-229)

No fim a greve alcançou 75% de aumento salarial, estabilidade para a mulher gestante e pagamento de insalubridade sobre o piso salarial, pauta defendida principalmente pelos operários navais. Contudo, foi considerada ilegal após três dias, o Sindicato ficou sob ameaça de intervenção, 42 trabalhadores foram presos e 150 demitidos em decorrência da atividade. Tal quadro abriu espaço para mais disputas no seio do bloco de apoio à direção sindical, que culpou os setores mais radicais da categoria por não saberem o momento certo de recuar a greve. Estes setores, por outro lado, acusaram a direção de sabotar a greve.<sup>199</sup>

Em 1980, Pimentel foi reeleito para o Sindicato. Derrotou outras três chapas e realizou uma gestão de continuidade, apesar da grande força oposicionista (NASCIMENTO, 2001, p. 268). As campanhas salariais entre 1980 e 1983 não foram engrossadas pelas greves e o presidente não apoiou as paralisações realizadas pelas bases.

Em 1981 os trabalhadores da Fiat iniciaram uma nova mobilização. Oswaldo Pimentel, em entrevista ao jornal *Folha de S. Paulo*, posicionou-se contra a greve e propôs conciliação. Em 12 de maio a greve foi considerada legal pela Justiça do Trabalho, para maior desgaste da direção sindical. Os trabalhadores comemoraram a decisão judicial na porta do TRT-RJ, mas no julgamento seguinte, em 1º de junho, quando cerca de 2 mil trabalhadores foram até o Tribunal com a intenção de pressioná-lo a favor de suas reivindicações, o TRT considerou-as improcedentes. Os trabalhadores se indignaram e se recusaram a retomar o trabalho. A greve sofreu forte repressão policial (MARTINHO, 2001, p. 237-239). A mobilização acabou derrotada pelo TRT e pelo próprio sindicato.

Outra greve importante do período ocorreu no Ishibrás, em virtude do descumprimento de direitos trabalhistas, esta também sem o apoio inicial do Sindicato. A resposta dos empresários ja-

---

199. Jornal Meta, março de 1980 e 1989 (apud Nascimento, 2001, p. 266-273).

poneses foi agressiva e a empresa entrou com uma ação contra o Sindimetal para responsabilizá-lo pelas perdas econômicas do Estaleiro no período em que as atividades ficaram paralisadas. Tal iniciativa fez com que os dirigentes sindicais procurassem o consul do Japão no Brasil para que este pudesse auxiliar na intermediação com seus empresários compatriotas. Posteriormente a ação foi retirada. Como relata um dos advogados do Sindicato na época:

Na verdade foi uma assembleia de trabalhadores que deliberou pela greve e eles queriam responsabilizar o Sindicato pela paralisação, disseram que deu prejuízo (...) Num ato político não é suscetível recorrer ao dano patrimonial (...) mas a aliança sindical da CGT, o Luiz Medeiros, o Joaquinzão, certamente pressionaram o consul e com esse diálogo a ação foi retirada. (Advogado do setor cível do Sindicato entre 1984 e 1989, 06/08/2013) <sup>200</sup>

No ano de 1981 foi promovida a primeira Conferência Nacional da Classe Trabalhadora (CONCLAT), na tentativa de organizar uma central sindical nacional. A Conferência fundou uma comissão pró-CUT, da qual a direção do Sindimetal-Rio participou, apesar de opiniões divergentes em relação aos grupos políticos. As discordâncias se davam em torno das propostas de pluralidade sindical; negociação direta com o patronato, sem a intermediação estatal; e celeridade em montar uma central, defendidas pelo grupo do “novo sindicalismo”.

A Central Única dos Trabalhadores foi criada em 1983 no congresso de São Bernardo, sem a participação dos dirigentes metalúrgicos do Rio. Eles aliaram-se aos *tradicionais*, à *unidade sindical*, a setores moderados e no mesmo ano organizaram a

---

200. Joaquim dos Santos Andrade (Joaquinzão) foi presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo e o primeiro presidente da Central Geral dos Trabalhadores (CGT). Luiz Medeiros também fez parte do Sindicato de São Paulo e posteriormente fundou a Força Sindical. Ambos eram identificados pelo “novo sindicalismo” como “pelegos”. Na tipologia de Francisco Martinho (2001) enquadram-se no grupo dos tradicionais.

Coordenação Nacional da Classe Trabalhadora (CONCLAT), que em 1986 foi transformada em Central Geral dos Trabalhadores (CGT). O grupo da CUT contava com os militantes das oposições sindicais, da esquerda católica, marxistas, leninistas e trotskistas (NASCIMENTO, 2001, p. 269). Nesse contexto se deu o crescimento da oposição sindical identificada com o campo cutista no Sindimetal-Rio.

Na eleição de 1984, apesar de este grupo ter se articulado no movimento Oposição Sindical Metalúrgica (OSM), ligado ao Partido dos Trabalhadores, membros da diretoria ganharam a direção do Sindicato e Valdir Vicente foi eleito novamente presidente. Em 1985, o Sindicato se filiou à CONCLAT e iniciou um processo de adesão cada vez maior ao governo. Durante toda a gestão, a diretoria voltou-se para a dinamização dos departamentos jurídico, médico e para atividades de cunho social e assistencialista, como indicam as colunas do Jornal Meta (NASCIMENTO, 2001, p. 270-271).

#### **6.4 Reabertura política e ações coletivas (1985-1995)**

A campanha salarial de 1986 foi um fracasso. Após a realização de três dias de paralisação, o dissídio coletivo julgado concedeu um reajuste de 9%, muito abaixo da inflação e por incrível que pareça, menor do que a proposta inicial dos patrões, de 12%. Os trabalhadores também tiveram desconto nos dias parados. A campanha salarial seguinte, de 1987, reivindicou reposição de 69% (NASCIMENTO, 2001, p. 271-272).

Num cenário de perdas econômicas para a categoria e baixo dinamismo sindical, o grupo majoritário que compunha a direção desde a década de 1960 ficou extremamente desgastado e perdeu as eleições em 1987. O setor apoiado pela CUT, composto por movimentos como a OSM, e por grupos ligados à diretoria anterior, como o Ferramenta (PDT) e a Garra Metalúrgica (PCdoB), ganhou a eleição com cerca de 50% dos votos. A vitória desse setor foi vista por diversos autores como a chegada do “novo sindicalismo” ao Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro.<sup>201</sup>

---

201. Ver por exemplo: RAMALHO & SANTANA, 2001; NASCIMENTO, 2001.

O presidente eleito, Washington da Costa, realizou uma gestão com campanhas salariais conectadas às manifestações nacionais organizadas pela CUT. Em março de 1988, o Sindimetal filiou-se a essa Central. Washington foi reeleito presidente e no final de 1989, tinham sido criadas mais 10 comissões de fábrica.<sup>202</sup>

Realizou-se nesse período a famosa mobilização nacional “Acorda peão!”, que exigia reposição salarial fora do período oficial de reajuste; o aumento de 60%; jornada de 40 horas semanais; liberdade de organização das comissões de fábrica; estabilidade e unificação do piso salarial e da data-base da categoria. A mobilização alcançou vitórias em alguns estados, mas a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) não abriu espaço para a negociação. Em resposta, os trabalhadores realizaram em maio de 1988 uma paralisação de sete dias. A greve ganhou visibilidade pela ocupação das principais avenidas da capital com uma passeata na Av. Rio Branco e um piquete na Av. Brasil, que a paralisou por 30 minutos. Foi alcançado um reajuste de 30% fora da data-base, mas os dias parados foram descontados (NASCIMENTO, 2001, p. 274). Sobre esta mobilização, Raimunda Leone, tesoureira do Sindimetal-Rio em 2013, destacou orgulhosa:

Teve uma greve muito grande que parou a Avenida Brasil. Parou a cidade do Rio de Janeiro. Foi a campanha *Acorda Peão!* Eu não estava na diretoria sindical mas me lembro bem. Esse momento foi de muitas greves (Raimunda Leone, tesoureira do Sindimetal-Rio, entrevista realizada por Juliana Marques, em 21/03/2013)

Neste mesmo ano, no período tradicional da data-base, os metalúrgicos voltaram à greve e exigiram, entre outras pautas, 90% de reajuste salarial. A greve de um dia contou com baixa adesão e o acordo obtido angariou poucas vantagens. Em 1989 a campanha foi mais bem sucedida. Depois da convocação de “estado de greve” o setor patronal atendeu à parte das reivindicações,

---

202. Jornal Meta, 1989 (apud NASCIMENTO, 2001, p. 273).



como 50% de acréscimo do salário sobre a hora extra normal e 100% no sábado, no domingo e nos feriados; insalubridade sobre o piso salarial; e acesso dos dirigentes sindicais às empresas. Em 1990 os metalúrgicos realizaram nova paralisação, de 16 dias, com eventos públicos, passeatas e enfrentamento policial. A greve alcançou um reajuste de 138%.

Os operários navais vinham realizando lutas anualmente desde 1985, independente da direção sindical (PESSANHA, 2001, p. 101). Em 1989 os trabalhadores do Estaleiro Caneco fizeram uma greve de ocupação na empresa. Em 1991 este Estaleiro voltou a parar e foi acompanhado pelo Ishibrás. Ambos os coletivos operários exigiam melhores condições de trabalho e defendiam a manutenção de seus empregos, diante da possibilidade de encerramento das empresas (NASCIMENTO, 2001, p. 276-277). A retração da produção naval nacional já vinha sendo sentida, especialmente no Ishibrás.

A situação no Rio de Janeiro e no país era de grande instabilidade econômica, com o fechamento de metalúrgicas e estaleiros e perdas salariais em virtude dos planos econômicos da época. As entrevistas realizadas por esta pesquisa e os dados coletados indicam a existência de uma orientação da CUT para que os sindicatos realizassem a cobrança das perdas através das ações coletivas. Tal fato gerou o aumento significativo deste tipo de dissídio nos anos 1990 e a crítica de ministros do STF e de atores da Justiça do Trabalho.<sup>203</sup> O Sindicato estruturou um departamento específico, com coordenador próprio, voltado para os direitos coletivos.

Segundo o advogado trabalhista e coordenador do setor jurídico na gestão de Washington e Manoel, a intenção política da CUT era obstruir os trabalhos da Justiça como forma de protesto contra as perdas oriundas dos planos econômicos dos governos Sarney (1985-1990) e Collor (1990-1992), em especial do plano Collor.<sup>204</sup> Este mesmo advogado ressaltou que o montante de

---

203. Como vimos no capítulo anterior, a partir das pesquisas do DIEESE (2006), Silva (2008) e de Araújo et. al (2006), o aumento dos dissídios coletivos nos anos 1990 se tornou “justificativa” para o Enunciado 310.

204. Entre 2013 e 2014 a judicialização das perdas causadas pelos planos econômicos voltaram ao noticiário. Atores coletivos (como o Instituto de Defesa do Consumidor) e atores individuais exigiram o julgamento de ações pela recuperação das perdas nas poupanças, causadas pelos planos econômicos. Caso o STF julgue as ações procedentes, os bancos deverão devolver aos poupadores cerca de R\$ 1,3 trilhão. Ver, entre outros, “STF adia para 2014 decisão sobre poupança”. Disponível em: <http://oglobo.globo.com>. Acesso em: 10/01/2014.

ações individuais dos estaleiros na época era superior a qualquer outro segmento, devido à crise da indústria naval e às demissões sem o pagamento das verbas rescisórias.

Nós distribuímos mais de 2.000 processos e inviabilizamos o TRT-RJ. Nós sabíamos que não íamos ganhar, mas era uma questão política. Isto envolveu todas as metalúrgicas e todos os estaleiros que nós tínhamos cadastro (Advogado trabalhista do Sindimetal-Rio nos anos 1980 e 1990, 06/08/2013).

O quadro econômico se agravava progressivamente e, nesse ambiente o Sindicato abriu um período de maior negociação com as Câmaras Setoriais.

Elina Pessanha (2001) demonstra que, no final da década de 1980, alguns operários navais metalúrgicos (especialmente os dos estaleiros mais novos e as lideranças sindicais) foram pioneiros na negociação coletiva tripartite entre Estado, trabalhadores e empresários do setor naval, com vistas à defesa do setor como um todo.

Estes sindicalistas das cidades do Rio de Janeiro, Angra dos Reis e Belém do Pará criaram um grupo específico do setor naval dentro das Câmaras Setoriais de Bens de Capital. Contudo, os trabalhadores do Estaleiro Caneco e também os de Niterói, segmentos mais tradicionais, se recusaram a participar da Câmara, interpretando a prática como submissão e conciliação patronal (PESSANHA, 2001, p. 95-101).

Estabelecidas no final do governo José Sarney, as Câmaras Setoriais foram criadas com o argumento de atenuar os conflitos dentro das cadeias produtivas, e reuniram representantes de empresas de um mesmo segmento econômico. No governo Collor, foram articuladas como Grupos Executivos de Política Setorial (GEPS) e incorporaram técnicos governamentais, tendo função de negociar e coordenar setorialmente os programas de incremento de qualidade e competitividade que se apoiavam no tripé: abertura comercial, privatização e incentivos governamentais à modernização.<sup>205</sup>

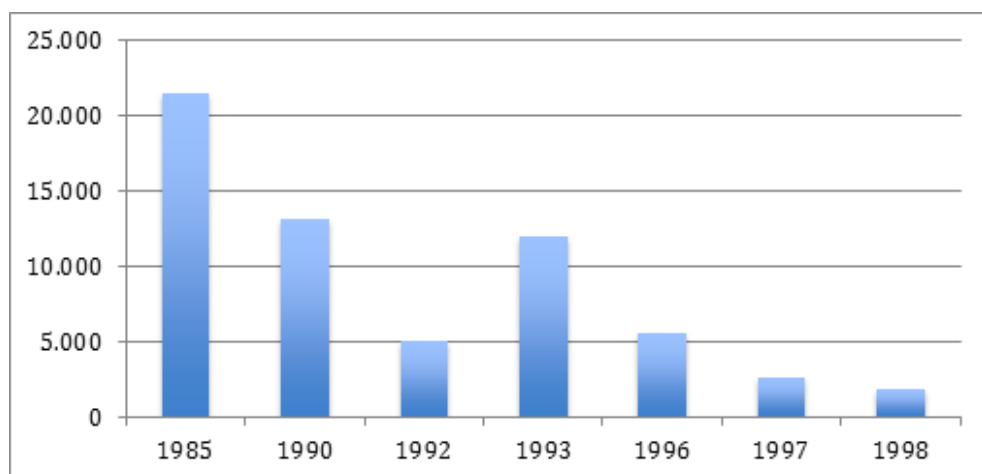
---

205. Sobre as Câmaras Setoriais, ver CARDOSO e COMIM, (1995).

Em maio de 1993 a Câmara de Bens de Capital do Setor Naval assinou um acordo, com vigência de um ano, para a retomada das atividades. O acordo estabeleceu meta de produção de 1,6 milhões de TPB entre 1993 e 1994; geração de 7 mil novos empregos; liberação de recursos do Fundo de Amparo do Trabalhador (FAT) para a conclusão de obras; e contratação de novos navios. A Petrobras poderia utilizar, além dos recursos do FAT, os do Adicional de Frete de Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para a encomenda de embarcações. Foram criados igualmente planos de incentivo e desoneração da carga tributária (PESSANHA, 2001, p. 96).

De fato nesse curto período, como já destacado no segundo capítulo, os postos de trabalho no setor foram ampliados em pequena esfera: de 5.000 em 1992 para 12.000 em 1993. Os trabalhadores também garantiram a estabilidade, durante a vigência do acordo, e reajuste salarial. Entretanto, a política proposta se mostrou sem fôlego suficiente. O grande contingente de trabalhadores do setor naval acabou demitido e obrigado a atuar no setor informal.

**Gráfico 1**  
**Empregos diretos 1990-1998**



Fonte: Elaboração própria com dados do SINAVAL (2007) e PESSANHA (2013)

A fase de maior negociação, através das Câmaras Setoriais, e a derrota dessa experiência refletiram-se nas disputas sindicais. As divergências quanto à estratégia adotada pela direção majoritária geraram uma cisão no campo cutista e a eleição sindical de 1993 contou com a disputa de duas chapas da CUT. A corrente “Articulação”<sup>206</sup>, ligada ao PT, foi vitoriosa com Carlos Manoel para a presidência e as chapas cutistas alcançaram 70 % dos votos (NASCIMENTO, 2001, p. 279).

Os operários navais tornaram-se o coletivo mais crítico em relação à direção sindical e à prática de negociação implementada pelo grupo que se apresentava como “o novo”. Mobilizavam-se nos estaleiros realizando greves, paralisações e sabotagens contra demissões injustas e o descumprimento de direitos, como veremos nos casos dos Estaleiros Caneco e IVI. Naquela época os comunistas aproveitaram seu trabalho entre os navais, o questionamento das bases e as mobilizações que vinham ocorrendo nos estaleiros, para derrotar o campo petista. Assim, na eleição sindical seguinte, chegaram enfim à “cabeça de chapa” do Sindicato, levando para a presidência o operário naval do Ishibrás Luiz Chaves, em 1996.

Para Ramalho e Santana (2001, p. 41-42), o teor das pautas de reivindicação sindical sofreu nítidas transformações na década de 1990 entre a gestão de Carlos Manoel e de Luiz Chaves, muito em virtude da conjuntura de então. No início da década de 1990, quando a crise não se fazia sentir com tanta força, o Sindicato buscou articular as demandas dos trabalhadores com as dos setores mais amplos da sociedade, manifestando uma postura sindical ofensiva e “para fora”, de diálogo com a sociedade. Em meados da década de 1990, na eleição de Chaves, a estratégia sindical que o levou à presidência tinha como proposta voltar o Sindicato “para dentro”, numa postura mais defensiva e de diálogo interno com a categoria. O Sindicato passou a discutir mudanças de pauta condizentes com a realidade de perda de direitos e desemprego, mas também a incorporação de questões sociais e identitárias da classe trabalhadora, como gênero e etnia, sem desprestigiar com isso a importância das comissões de fábrica.

---

206. Articulação era a corrente de Luiz Inácio Lula da Silva.

## 6.5 Ações coletivas entre 1995 e 2005

No momento em que os comunistas assumem a direção majoritária do Sindicato, o estaleiro Indústrias Verolme e Ishibrás (IVI) era uma das bases sindicais mais importantes. Diferentemente do que indicaram as pesquisas de Pessanha (2012) e Barsted (1982) sobre os operários navais desta planta (Ishibrás) nos anos 1950 e 1960, que aderiram em menor número às manifestações na “Época dos Operários Navais”, nos anos 1990 eles apresentaram um perfil de maior combatividade. Como destaca o Sr. Nobre:

O Ishibrás era mais político. Tanto é que a chapa que ganhou a eleição tinha quatro companheiros da Ishibrás. O Chaves foi secretário na chapa do Carlos Manoel e depois rompeu e encabeçou a chapa em 1996. O Bento, o Chaves, o Amorim... companheiros que até hoje estão aí. O Emaq também tinha participação na diretoria, mas não era tão forte quanto o Ishibrás. O Caneco era menos político. A participação das pessoas era menor nessa época (José Ferreira Nobre, 12/08/2013).

No período foram realizadas ocupações nos estaleiros, paralisações, greves, sabotagens e atividades de confronto direto com a polícia. A região do Caju se tornou palco de inúmeras mobilizações dos operários navais e o Sindicato procurava articular essas lutas.

A situação financeira sindical, entretanto, era bastante delicada em virtude da diminuição da categoria e da arrecadação sindical. O Sindicato, que chegou a recolher cerca de R\$ 20 mil reais de contribuição sindical mensal, passou a receber R\$ 500. O número de participantes das eleições também caiu significativamente (RAMALHO & SANTANA, 2001, p. 30-34).

Em entrevista de uma das funcionárias mais antigas do Sindicato, Dona Rosa Maria Vianna de Oliveira, que atua na contabilidade sindical desde 1991, nos foi relatada a importância do setor naval para as finanças da instituição.

Eu entrei aqui no Sindicato numa crise, quando acabou a área naval, o Ishikawagima... O Estaleiro mais forte era o Ishikawagima, o que tinha mais sócios, estavam todos nas assembleias, o setor naval que sustentava o sindicato. De 1996 até 2011 foi muito difícil. Agora está melhorando. Nós tivemos muito atraso de salário. As duas gestões do Chaves foi a maior dificuldade financeira (...). Ele pegou o Sindicato no zero. Não tinha sócio, não tinha nada. Teve uma crise, né? Do setor naval. Quando o setor naval estava bem, foi a época de ouro do Sindicato. Os trabalhadores do Sindicato chegaram a fazer greve porque não tinham ajuda para creche, carteira assinada, havia atraso de salário... fizemos uma paralisação total. Fomos até o Ministério do Trabalho<sup>207</sup> (Rosa Maria Vianna de Oliveira, funcionária do setor financeiro do Sindicato desde 1991, 13/08/2013).

Sobre esta chamada “época de ouro” do Sindicato, um trabalhador ainda mais antigo que D. Rosa, Luciano Pereira, atual motorista do Sindimetal, destacou:

Na “época de ouro” do Sindicato era muito bom. Tinha oficina, consultório médico, refeitório, pediatra, ginecologista, aparelho de raio-x laboratório, cardiologista, dentista... A gente não precisava sair do Sindicato para nada. Quem era sócio tinha acesso a tudo aqui. Isso até 1990, mais ou menos (Luciano Pereira, funcionário do Sindicato desde 1980, 13/08/2013).

Nas duas gestões de Chaves o Sindicato reduziu o número de funcionários e o grau de assistencialismo aos sócios. O Palácio dos Metalúrgicos, uma estrutura de seis andares montada em ar-

---

207. Nem mesmo os funcionários do Sindimetal escapavam do padrão de intermediação do Estado e da JT nas relações laborais.

quitetura moderna, tornou-se um ambiente sucateado. O setor jurídico era o mais estruturado e o Sindimetal-Rio, numa época em que a Justiça do Trabalho vinha se negando a instaurar dissídios coletivos, estimulava que os trabalhadores individualmente – mas através do Departamento Jurídico sindical – entrassem na Justiça e reclamassem seus direitos.

Em entrevista realizada por Ramalho e Santana (2001, p. 30-34) com os ex-presidentes do Sindimetal-Rio Luiz Chaves e Carlos Manoel, os sindicalistas informaram que até 1979 a categoria possuía uma base de 150 mil trabalhadores e cerca de 4 mil associados. Destes, 70% eram do setor naval. Em 1995, o Sindicato possuía 10.800 trabalhadores sócios e, em 1999, apenas 4 mil. As organizações de base também caíram de uma média de 50 para pouco menos de dez.

A crise do setor naval gerou inúmeras manifestações locais nos estaleiros. Em 2001, o Sindicato realizou uma grande campanha salarial, concentrada principalmente no setor naval.

Após a gestão de Chaves, outro operário naval, também do PCdoB, foi eleito presidente do Sindimetal-Rio, em 2002: Maurício Ramos, do Estaleiro Emaq (atual Eisa) da Ilha do Governador.

Observamos que tanto a gestão de Maurício quanto a de Chaves adotaram uma política de diálogo e parceria com o setor produtivo naval, representado pelo Sinaval. O Sindimetal criou, numa tentativa de conciliação e pacto com esta indústria, o Fórum Inter-sindical da Indústria Naval do Rio de Janeiro, no qual Chaves veio a ser representante dos trabalhadores após a saída da presidência do Sindicato dos Metalúrgicos;<sup>208</sup> manteve a atuação na Câmara Setorial de Bens de Capital do Setor Naval durante a sua existência; construiu junto ao patronato e ao Estado um grupo estadual de defesa da indústria naval; e participou de várias iniciativas de colaboração e parceria com grupos e instituições que atuavam no segmento através de realização de seminários, debates, programas de requalificação e projetos conjuntos. O “pacto” e a conciliação ditaram o ritmo das mobilizações do setor e permearam a relação entre os grupos antagônicos da relação capital e trabalho.

---

208. Chaves manteve-se durante um longo período como diretor do Setor Naval do Sindicato, mesma função ocupada por Maurício após deixar a presidência. Saiu do cargo em 2011.

No período de Maurício Ramos, o quadro econômico estadual iniciou um processo tímido de recuperação, impulsionado principalmente por este setor. O Sindicato, entretanto, manteve a postura defensiva nas suas reivindicações, com o argumento de garantir os postos de trabalho existentes, os direitos dos trabalhadores (desrespeitados no ambiente de trabalho) e de atender ao novo perfil do metalúrgico: mais flexível, inseguro no emprego e em menor número. As mobilizações eram de pouca envergadura. Elas se davam principalmente no interior das fábricas e nos períodos de campanha salarial, entre setembro e outubro, voltadas para o reajuste na data-base.<sup>209</sup>

Em entrevista ao Sindicato Mercosul<sup>210</sup> em dezembro de 2004, quando o Sindimetal comemorava a possibilidade de chegar ao ano de 2005 com 5 mil postos de trabalho a mais no setor naval, Maurício destacou:

As novas tecnologias reduziram a quantidade de funcionários necessária. A luta do Sindicato também mudou. Se antes reivindicávamos melhores salários, hoje brigamos contra demissões e precarização dos empregos já existentes (Maurício Ramos, presidente do Sindimetal-Rio, entrevista ao Sindicato Mercosul realizada em 12/12/2004).

A gestão de Maurício reduziu ainda mais, por questões econômicas, o assistencialismo sindical e suas ações de qualificação de mão de obra. O Colégio Metalúrgico mantido pelo Sindimetal em sua sede, que na década de 1980 contava com aulas nos três turnos para a formação de profissionais, foi praticamente fechado e o Sindicato passou a explorar convênios com instituições privadas de ensino.

---

209. Na convenção coletiva de 2012 ficou acordada a alteração da data-base do setor naval para 1º de maio, junto com os outros operários navais do estado. Até 2013 a alteração ainda não tinha sido efetivada, e o Sindimetal vinha realizando seminários e debates sobre o tema. Ver: "Sindimetal debate setor naval e perspectivas para a categoria". Disponível em: <http://metalurgicosrj.org.br>. Acesso em: 06/01/2014.

210. Entrevista disponível na matéria "A volta por cima dos metalúrgicos". Disponível em: <http://www.sindicatomercosul.com.br>. Acesso em: 04/11/2013.



Em setembro de 2004, junto com outros sindicatos do país, os metalúrgicos ameaçaram realizar uma greve geral,<sup>211</sup> mesmo não existindo uma orientação clara da Central Única dos Trabalhadores.<sup>212</sup> Reivindicavam 15% de reajuste salarial, com reposição da inflação, aumento real e índices de produtividade. O governo, por sua vez, defendia a ideia de “pacto social” entre os sindicatos e as empresas para conter a inflação. Os metalúrgicos realizaram algumas paralisações. Entretanto, o segmento que mais deu visibilidade a essa campanha nacional foi o setor bancário.<sup>213</sup>

Em 2005, também no período de campanha salarial, o patronato voltou a negar o reajuste do setor. A companhia Usimeca entrou em greve, e diversas empresas fizeram paralisações. As mobilizações serviram como pretexto para o sindicato patronal não negociar com os trabalhadores. Na ocasião, Maurício Ramos reclamou que o empresariado estava confundindo a campanha salarial da categoria com as reivindicações dos empregados das empresas:<sup>214</sup>

A greve na Usimeca não é contra o conjunto das empresas do setor, nem faria sentido isso. O Grupo 19 não pode se prender ao que acontece em uma única empresa para travar as negociações da categoria (Maurício Ramos, presidente do Sindimetal-Rio, entrevista ao jornal *O Globo* em setembro de 2006).

No final de 2005 trabalhadores terceirizados da Nuclep, vinculados à empresa Pem Engenharia, também entraram numa greve de uma semana em virtude de irregularidades nos pagamentos, demissões de 179 trabalhadores, não cumprimento de acordos

---

211. Os metalúrgicos negociam com dois grupos patronais, o Grupo 19 (G-19), da indústria de metalurgia, e o Sinaval, da indústria naval. Esta greve visava atingir principalmente o primeiro grupo patronal.

212. Tal situação já evidenciava as divergências dos grupos políticos que compunham a CUT, principalmente a partir do início do governo Lula.

213. Como indica a matéria publicada na revista *Época*, em 16/09/2004, “Sindicatos partem para ofensiva enquanto governo, Fiesp e CUT pregam pacto” Ver: [www.revistaepoca.globo.com](http://www.revistaepoca.globo.com). Acesso em: 04/11/13.

214. Entrevista “Impasse nas negociações dos metalúrgicos do Rio com o Grupo 19 da Firjan”. Disponível em: <http://www2.glb.com.br>. Acesso em: 04/11/2013.

e pagamento de benefícios aos trabalhadores. Diante disso, a Nuclep rescindiu o contrato de trabalho com a Pem Engenharia. Cerca de 740 trabalhadores que atuavam na empresa dispensada foram demitidos num primeiro momento, com a promessa de serem em parte recontratados.<sup>215</sup>

Nesse momento de fraco desempenho econômico e de alto índice de desemprego no setor metalúrgico, o segmento patronal, diante da mobilização mesmo que tímida dos trabalhadores, respondia com maiores cortes na mão de obra ou indisposição ao diálogo. O Sindicato, por sua vez, recuava de um confronto mais direto e assessorava os trabalhadores para instaurarem dissídios individuais a fim de reaverem seus direitos. Passou também a utilizar a prerrogativa de acionar o Ministério Público em casos de descumprimento da legislação trabalhista. Segundo o diretor jurídico do Sindimetal-Rio quando perguntado sobre o papel do Ministério Público para o Sindicato no período:

É assim, no passado você ia pra lá puxava uma assembleia, nessa assembleia elegia uma pauta e chamava a empresa para poder negociar. A empresa negociava ou não, certo? O que sobrava pra você: ir lá fazer uma outra assembleia e parar os trabalhadores. Aí você ficava nessa relação. Como o trabalhador enxergava que ao fazer isso ele poderia perder o emprego (...) então ele ficava recuado para poder ir pra uma luta, entendeu? Então, nós precisamos ter não só isso [o MPT], porque a gente não vai abdicar desse papel, de fazer a luta dentro da fábrica e ganhar a consciência do trabalhador, mas precisamos também de outros mecanismos que possam servir como pressão (Secretário jurídico do Sindimetal-Rio, 02/04/2009).

---

215. Descrição dos fatos em “Pem engenharia poderá ter mais de um substituto nas obras”. Disponível em: [www.tnpetroleo.com.br/noticia/pem-engenharia-podera-ter-m/](http://www.tnpetroleo.com.br/noticia/pem-engenharia-podera-ter-m/) Acesso em: 04/01/2014.

Maurício foi reeleito e presidiu o Sindicato até o ano de 2007. Após quatro gestões tendo operários navais como “cabeças de chapa”, o Sindimetal se reaproximou definitivamente desses trabalhadores. Porém, os questionamentos da base em relação à cúpula dirigente se mantiveram em ambas as gestões.

## **6.6 Ações coletivas na retomada do setor naval (2005-2012)**

Nos últimos anos da gestão de Maurício Ramos, o Sindicato continuou ativando a Justiça do Trabalho e o Ministério Público do Trabalho num cenário político econômico mais favorável.

Em 2006, mais uma vez diante da insistência dos empresários do Grupo 19 da Firjan em não negociarem um aumento salarial, os metalúrgicos realizaram diversas paralisações e ameaçaram entrar com um dissídio coletivo de natureza econômica. A ameaça tinha como sentido levar o patronato a discutir patamares mais elevados de reajustes. Na campanha salarial de 2008 a estratégia foi a mesma e em ambas o Sindicato alcançou seu objetivo. Entretanto, desde a Reforma de 2004, como dito, esse tipo de dissídio passou a depender da concordância entre as partes para ser instaurado. O Sindicato, todavia, seguia lançando mão dessa estratégia de luta.

Em entrevista concedida à autora, o secretário jurídico do Sindicato dos Metalúrgicos destacou que a possibilidade de instauração de um dissídio coletivo de natureza econômica servia principalmente como um “instrumento de pressão”. Na primeira década dos anos 2000, o Sindimetal-Rio não o vinha instaurando, mas utilizava a prerrogativa de poder fazê-lo para levar o empresariado à mesa de negociação e estimular ações de confronto junto aos trabalhadores.

Nós utilizamos ele [o dissídio coletivo de natureza econômica] no ano passado [2008] para fazer pressão política de fato. Demos entrada, tiramos foto depositando, o presidente do

Sindicato, os advogados do Sindicato, fizemos aquela coisa pra dar visibilidade. Pra dizer que os empresários é que não querem acordo, não o Sindicato. Aí você utiliza isso pra provocar o trabalhador. Mostrar que a intenção do Sindicato é buscar saídas. O empresário é que não quis negociar. Ficou amarrado naquela proposta absurda... Então, a gente provocou a DRT e fez uma mesa redonda e, a partir daí, restabelecemos o diálogo e chegamos a um acordo. E eles estabeleceram um aumento real para além das perdas e não parcelado. Serviu para esse mecanismo, para pressionar (Wallace Paz, secretário jurídico do Sindimetal-Rio, 02/04/2009).

Em 2008, numa eleição disputada igualmente pelo campo cutista, o PCdoB elegeu uma liderança nova do setor metalúrgico para a presidência: Alex Ferreira dos Santos. No ano seguinte, em junho de 2009, o Sindicato, que desde 1988 era ligado à CUT, filiou-se à Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB). A Central foi criada no final do ano de 2007 por correntes vinculadas principalmente ao PCdoB e ao Partido Socialista Brasileiro (PSB) que faziam parte da CUT, mas vinham discordando da postura da Central. O ano de 2007 foi também o momento em que se aprovou no Congresso Nacional o projeto que previu o reconhecimento das centrais sindicais como órgãos de representação. Tal projeto, transformado na Lei Ordinária 11.648 de 2008,<sup>216</sup> legalizou a partilha dos recursos arrecadados pelo imposto sindical. A partir desta lei, 10% da contribuição compulsória paga pelos trabalhadores passaram a ser destinados às centrais. Este foi provavelmente um fator importante para a separação destas correntes ideológicas da CUT.

Entretanto, o motivo principal para a criação da CTB, segundo seus dirigentes, foi outro: a permanência da CUT no campo da Confederação Internacional das Organizações Sindicais Livres (CIOLS),

---

216. A lei está disponível no site do Planalto: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Lei/L11648.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11648.htm). Acesso em: 07/06/2013

que em outubro de 2006 formou a CSI (Confederação Sindical Internacional).<sup>217</sup> No congresso de fundação da CTB foi aprovada sua filiação à Federação Sindical Mundial (FSM), ligada historicamente aos comunistas. Maurício Ramos foi eleito presidente da CTB-RJ e o Sindimetal-Rio tornou-se uma das principais bases da Central.

A gestão de Alex Santos, além de contar com o apoio de uma outra Central Sindical, encarou também a nova fase econômica do Rio de Janeiro, marcada pela retomada do setor naval que, no final da primeira década de 2000, estava em franca recuperação. O número de trabalhadores empregados aumentou de menos de 2 mil no ano de 1998 para 40 mil em 2007. Dados do Sinaval indicam que no ano de 2010 o setor empregava 78.400 trabalhadores, entre trabalhadores diretos e indiretos, e ainda necessitava de mão de obra qualificada, principal empecilho, segundo este sindicato patronal e especialistas, para um desenvolvimento mais profícuo do segmento naval.

Nesse cenário de crescimento econômico e necessidade de mão de obra qualificada, os operários navais passaram a promover mais greves, lutas e paralisações, fenômeno este também visualizado em outras categorias.

Para Boito e Marcelino (2012, p. 77-86), ao menos desde 2004, o Brasil vive uma conjuntura de recuperação da atividade sindical. A ação grevista está razoavelmente alta e a grande maioria das paralisações tem permitido ganhos reais de salários. Aconteceram pouco mais de 300 greves por ano até 2007, com uma média anual de 1,5 milhão de grevistas. Em 2008, ano da crise econômica, esses números saltaram para 411 greves e 2 milhões de grevistas. Os autores também classificam tais greves como ofensivas, ou seja, greves por novas conquistas, e não greves para recuperar ou evitar perdas.

As reivindicações mais presentes nesse ciclo têm sido por ganho real de salário, conquista ou aumento na Participação nos Lucros e Resultados. Reduziram-se as greves defensivas, aquelas por pagamento de salários atrasados, manutenção de postos de traba-

---

217. A CIOSL foi fundada em 1949, numa campanha anticomunista, para se contrapor à Federação Sindical Mundial. A FSM foi criada em 1945 na cidade de Paris por lideranças comunistas alinhadas com a União Soviética.

lho e por respeito a direitos já existentes, tão comuns na década de 1990. A frequência deste tipo de ação ofensiva, entretanto, não é a mesma em todos os setores. Os autores, com base em dados do DIEESE, demonstram que ela é típica principalmente entre os trabalhadores da indústria (BOITO & MARCELINO, 2012, p. 81).

De fato, evidenciamos o mesmo no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro. A gestão de Alex Santos realizou grandes campanhas de sindicalização e teve uma postura mais ofensiva nas mobilizações sindicais. O calendário de lutas continuou, de maneira geral, atrelado à data-base da categoria, exceto nas mobilizações das fábricas.

No ano de 2009 foi realizado o 8º Congresso dos Metalúrgicos, que promoveu uma reforma no Estatuto da entidade e aprovou um plano de lutas e a organização de um Centro de Memória dos Metalúrgicos.<sup>218</sup> Este ano foi marcado também pela luta dos operários navais do Estaleiro Sermetal, que veremos em detalhes a seguir, e por uma grande campanha de sindicalização, que realizou o sorteio de prêmios para os trabalhadores sindicalizados.<sup>219</sup>

Em 2010, a campanha salarial chegou a aprovar o estado de greve e foram realizadas diversas paralisações em empresas do grupo 19, como a Eaton, Eninco, Eletromar, Usimeca e Armico.<sup>220</sup> Nesse mesmo ano, em 12 de julho, operários navais ligados ao Partido Comunista Revolucionário (PCR)<sup>221</sup> fundaram um novo sindicato voltado especificamente para o setor naval do município do Rio de Janeiro, o Sintnaval (Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Construção Naval do Município do Rio de Janeiro), porém sem representatividade efetiva na categoria.<sup>222</sup> Nossa pesquisa indica que a criação deste sindicato já era um anseio dos navais e a própria direção sindical discutia a possibilidade de promover sua criação, antes que ele surgisse a partir da base. Após a fundação do Sintnaval, tal proposta deixou de ser discutida pela diretoria do Sindimetal-Rio.

---

218. Jornal Meta, Edição Especial do 8º Congresso dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, 2009.

219. Dentre os variados prêmios, foi sorteado um carro Palio 0 km. O vencedor foi um trabalhador da fábrica Dianox, em Nova Iguaçu. Na ocasião, o presidente do Sindicato foi até a empresa entregar o prêmio (Jornal Meta, edição n. 78, junho de 2009).

220. Jornal Metal, edição n. 95, novembro 2010.

221. O PCR é um partido político não registrado que atua no Brasil desde o regime militar. Foi fundado em maio de 1966 por um grupo de militantes egressos do PCdoB.

222. O Sindicato possui um blog na internet que pode ser acessado no link <http://sintnaval.blogspot.com.br>.

Alex dos Santos foi reeleito em maio de 2011 para a gestão 2011-2015. O PCdoB liderou a chapa única, composta por diferentes lideranças de variadas correntes ideológicas e partidos políticos dentre os mais fortes: o Partido dos Trabalhadores (PT), o Partido Pátria Livre (PPL),<sup>223</sup> o Partido Socialismo e Liberdade (PSOL)<sup>224</sup> e o PCR, principal segmento da oposição sindical (mesmo que interna) e com maior enraizamento no setor naval. A intenção da corrente majoritária do Sindicato era evitar a disputa no seio da categoria.

A campanha salarial desse ano de 2011 foi bem sucedida e culminou numa greve geral dos metalúrgicos de curta duração: um dia. O Sindicato defendeu o índice de 13% de aumento salarial, cálculo feito junto ao DIEESE tendo como base o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). Diante da postura do patronato, contrária à negociação, a direção do Sindimetal-Rio foi pressionada pelos trabalhadores do Estaleiro Rio Nave a declarar a greve, mesmo considerando-se sem força para tal.<sup>225</sup>

Nesta greve, os trabalhadores conquistaram o aumento salarial real de 9%; o aumento do piso do aprendiz do Senai; o fim do banco de horas; a ampliação do auxílio-creche às crianças de até 2 anos para os funcionários da Eletromar e Eaton; a antecipação ou retardamento em uma hora da jornada para a metalúrgica que está amamentando; e a implementação da Participação nos Lucros e Resultados (PLR) nas maiores empresas do município e da região. Os operários navais garantiram a paridade salarial com os trabalhadores de Niterói (que até então eram mais bem remunerados); o pagamento de hora extraordinária: 50% a mais sobre a hora normal trabalhada no sábado e 100% para hora trabalhada no domingo ou feriado; 8,5% de reajuste salarial; crescimento do valor da taxa de insalubridade; Participação nos Lucros e Resultados (PLR) das empresas; auxílio-creche; e duas horas de trabalho a menos para a operária naval que estivesse amamentando.

---

223. O PPL foi fundado em 21 de abril de 2009 por militantes do Movimento Revolucionário Oito de Outubro (MR-8).

224. O PSOL foi fundado em 2004 e obteve registro definitivo na Justiça Eleitoral em setembro de 2005. Constituiu-se principalmente por dissidências do PT, que vinham discordando das políticas do partido no governo.

225. Os metalúrgicos, como negociam com dois grupos patronais, possuem convenções coletivas diversas. O Sindicato não queria entrar em greve, pois argumentava que apenas parte do setor naval estava mobilizado. No entanto, a direção perdeu as duas votações que decidiram pela greve.

Esta foi considerada pelo Sindicato como a melhor campanha salarial dos últimos tempos. Entretanto, mesmo com uma pauta mais ofensiva e bastante ligada aos direitos da “Época dos Operários Navais”, estes trabalhadores ainda não tinham conseguido alcançar o mesmo patamar de conquistas do início da década de 1960.<sup>226</sup>

Em relação ao salário é possível considerar que até o golpe de 1964 os operários navais qualificados contavam com um rendimento acima da média da indústria nacional. Por mais que em comparação com o salário mínimo o aprendiz (não qualificado) em 1964 ganhasse menos do que o piso salarial de 2012, os complementos salariais agregados ao rendimento mensal (como hora extra e taxa de insalubridade) o potencializavam significativamente. O Contrato Coletivo de Trabalho de junho de 1963 estabeleceu uma tabela de salário base com 11 valores diferentes, sendo o mais alto (mestre das oficinas) de 67 mil cruzeiros e o mais baixo (aprendiz) de 26 mil cruzeiros. Na época (de 01 de janeiro de 1963 a 24 de fevereiro de 1964), o valor nominal do salário mínimo no Brasil era de 21 mil cruzeiros, ou seja, o salário do mestre correspondia a 3,19 salários mínimos e o do aprendiz a 1,23. Este era ainda potencializado pela taxa de insalubridade, componente extremamente importante para o rendimento do operário naval. Em 1963, o adicional de insalubridade era de 35% do salário base da categoria.

A Convenção de 2011/2012 definiu que o piso profissional da categoria passaria para R\$ 1.650, de 1º de outubro de 2011 ao mês de janeiro de 2012, e para R\$ 1.800 a partir de fevereiro de 2012. Já o piso salarial passaria para 1.081 em fevereiro de 2012, quando o salário mínimo (desde janeiro de 2012) era R\$ 622. Assim, considerando apenas os dados a partir de fevereiro de 2012, o piso profissional (trabalhador qualificado) equivalia a 2,89 salários mínimos e o salarial a 1,73. A base de cálculo para a taxa de insalubridade foi o salário de R\$ 672,70 (quando o salário mínimo era de R\$ 545 – de março de 2011 a janeiro de 2012 – e de R\$ 622 – desde janeiro de 2012).<sup>227</sup>

---

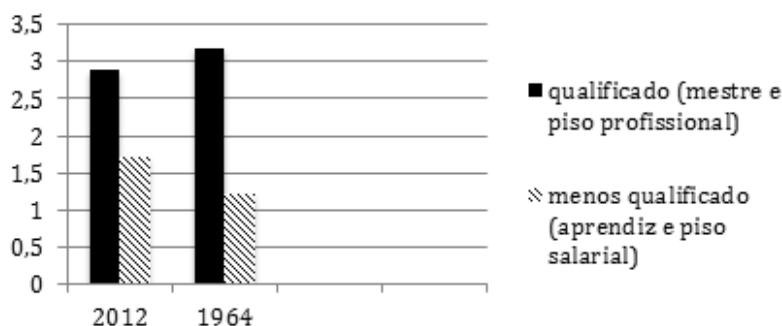
226. Esta reflexão está em parte exposta em artigo publicado em 2013. Ver Pereira (2013d).

227. O adicional de insalubridade é o valor pago ao empregado que trabalha em ambiente considerado pouco saudável e é regulado pelo artigo 192 da CLT. Pode ser de 10% (mínimo), 20% (médio) e 40% (máximo), tendo como base de cálculo o salário mínimo.



## Gráfico 2

### Salário do operário naval qualificado segundo o salário mínimo, anos 1963\* e 2012



Fonte: Elaboração própria com dados de Pessanha, 2012; Barsted, 1987; DIEESE; Ministério do Trabalho e Emprego.\* Dado referente ao salário mais alto (mestres das oficinas).

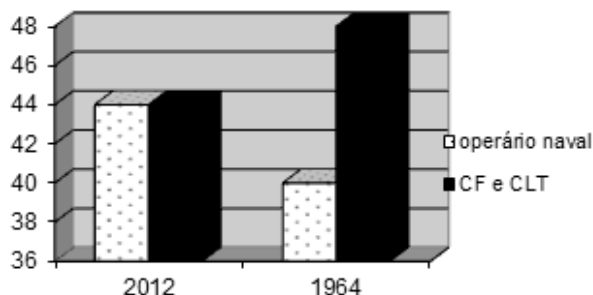
Quanto à jornada de trabalho e às horas extras, os operários navais garantiram na década de 1960 vantagens bastante superiores à maioria da classe operária brasileira: 40 horas semanais e o pagamento de horas extras no valor de 100% da hora normal.

No âmbito da legislação nacional, a jornada de trabalho se manteve a mesma desde a CLT (1943) até a onda de greves do “novo sindicalismo” no processo de redemocratização dos anos 1980. Em 1985, a jornada passou de 48 para 44 horas semanais, e foi regulamentada pela Constituição de 1988 (DAL ROSSO, 1996).

A bandeira das 40 horas semanais é hoje uma das principais apresentadas pelo Sindimetal-Rio. A campanha salarial de 2011 garantiu o acréscimo de 20% da hora normal para o trabalho noturno, antiga pauta dos trabalhadores. As horas extras voltaram a ocorrer no patamar de 50% da hora normal de trabalho de segunda a sábado, e de 100% da hora normal nos domingos e feriados. No entanto, a jornada de 44 horas se mantém.

### Gráfico 3

#### Hora trabalhada em jornada semanal – 2012 e 1964



Fonte: Elaboração própria com dados Pessanha, 2012; Barsted, 1987

**Tabela 1**  
**Jornada de trabalho e pagamento de hora extra**  
**(2012 e 1964)**

	Jornada semanal	Hora extra (dia normal)	Adicional noturno
2012	44	50%	20
1964	40	100%	0

Fonte: Elaboração própria com dados Pessanha, 2012; Barsted, 1987.\* O pagamento de horas extras foi ao longo do tempo fortemente desrespeitado, mas principalmente no período da ditadura militar

No ano de 2012, o Sindicato realizou o 10º Congresso dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, que teve como objetivo debater a conjuntura estadual, nacional, internacional e a estrutura, a organização sindical e um plano de lutas.<sup>228</sup> Nesse período, Alex dos Santos se licenciou da diretoria para primeiramente ser secretário de Cultura no município de Queimados e, em seguida, disputar uma vaga como vereador na mesma cidade.<sup>229</sup> Maurício Ramos, então presidente da CTB no Rio de Janeiro e diretor do setor naval do Sindimetal-Rio, assumiu novamente a presidência no período.

Em 2012, o Sindimetal também iniciou uma reestruturação

228. Jornal Meta, n. 114, junho de 2012.

229. O sindicalista obteve 370 votos (0,48% do total). Ver: <http://www.eleicoes2012.info/alex-santos-pc-do-b-65123/> Acesso em: 15/11/2013.

econômica e administrativa com o objetivo de quitar dívidas antigas e reformar o Palácio dos Metalúrgicos. O plano levou em conta a ampliação da estrutura da comunicação, o projeto de 100 anos do Sindimetal-Rio a serem comemorados em 2017, a expansão do Departamento Jurídico em relação à sua estrutura física e orçamentária e sua capacidade de atendimento. A diretoria jurídica segue como uma das mais importantes do Sindicato.

Nesse período de maior embate direto e de uma postura menos refratária da Justiça em acolher as ações coletivas do Sindicato como substituto processual, em virtude do cancelamento do Enunciado 310 e da Instrução Normativa n. 4, o Sindimetal também explorou esse tipo de dissídio na gestão de Alex Santos, combinando-o com ações de paralisação, greve, piquetes, manifestações ao TRT, acordos com atores da Justiça e empresariado. Instaurar ações coletivas como substituto processual, entretanto, se mantém como a “última alternativa” do Sindicato, só acionada após a tentativa de diferentes outras estratégias. Os casos de maior destaque no período foram aqueles envolvendo trabalhadores da GE, ALTM, IOAL e Sermetal.

Em relação à base sindical, segundo dados do próprio Sindicato, esta contava no início de 2014 com cerca de 45 mil trabalhadores, sendo 10 mil do setor naval. Em agosto de 2013, o Sindicato tinha 6.314 filiados: 1.692 do setor naval, 216 do setor de reparação de veículos e acessórios e 4.406 dos diversos setores que compõem a Federação de Indústrias do Rio de Janeiro.

Considerando apenas os trabalhadores efetivos, não terceirizados, o estaleiro Rio Nave tinha no mesmo período cerca de 900 trabalhadores metalúrgicos, sendo 185 sindicalizados. O Sermetal cerca de 200, sendo 58 sindicalizados.<sup>230</sup> O número de terceirizados no estaleiro Rio Nave é quase o mesmo dos trabalhadores efetivos. Apesar de não termos acesso aos dados exatos, o site da empresa e as entrevistas realizadas pela pesquisa indicam que o estaleiro conta em média com 1.500 empregados.

Levamos em conta que os operários navais e seus sindicatos,

---

230. Dados obtidos através do programa de cadastro ARPAN do Sindimetal-Rio. O ARPAN é banco de dados de caráter corporativo e de pessoa jurídica, que faz parte do Sistema de Informação Pandora e que é adotado pelo Sindimetal desde 2009.

influenciados por diferentes correntes políticas, atuaram ao longo dos anos numa estrutura sindical fortemente atrelada ao Estado, via Justiça e Ministério do Trabalho. Nesse contexto, no entanto, agiram de forma ativa, procurando colocar a Justiça (através de manifestações ao TRT, dissídios, denúncias e negociações) a seu favor mesmo nos momentos em que a sua intervenção era imposta pelo patronato.

Entre 1950 e 1965, por mais que identifiquemos um menor grau de ativação da Justiça pelos navais do que pelos metalúrgicos (pelo menos até 1964), também eles buscaram (ou foram impelidos a buscar) a intermediação da JT e do Ministério do Trabalho através de dissídios individuais e manifestações ao TRT – estratégia que ora trazia vantagens, ora prejuízos. A luta era principalmente pelo cumprimento da lei. Uma luta “justa” por direitos que já eram seus. É importante lembrar que tanto os metalúrgicos quanto os operários navais do Rio de Janeiro eram influenciados, com maior destaque, pelo PCB, mas também pelo PTB.

Entre 1965 e 1975, sob a restrição das liberdades em virtude da ditadura militar, identificamos um baixo grau de ativação da Justiça. A *performance* adotada pelo Sindimetal-Rio levava em conta entendimentos prévios às campanhas salariais para evitar conflito, e ações voltadas ao assistencialismo. Já entre 1975 e 1985 as lutas foram de maior embate – provocadas principalmente pelas bases – com a organização do MUM, delegações e comissões sindicais. A judicialização provocada pelos patrões era respondida também de forma ativa pelo Sindicato, que procurava pressionar a Justiça a seu favor com passeatas e manifestações no TRT. Em ambos os períodos o Sindicato foi dirigido pelo grupo *tradicional*, mas sofria influência dos comunistas e do chamado “novo sindicalismo”, especialmente nesse último período, quando este grupo chegou à direção sindical.

Na gestão dos “novos sindicalistas”, entre 1985 e 1995, o Sindicato promoveu mobilizações fora do calendário oficial de reajuste salarial, provocou a negociação direta com o patronato e se afastou da Justiça, adotando inclusive uma estratégia de obstruir os seus trabalhos via aumento significativo dos dissídios coleti-

vos. Esse período contou com baixa intensidade de judicialização, mas ainda assim a Justiça do Trabalho não saiu do horizonte sindical. O Sindimetal ampliou seu Departamento Jurídico e investiu ainda mais no segmento dos direitos coletivos.

Entre 1995 e 2005, na chegada dos comunistas à “cabeça de chapa” através do operário naval Luiz Chaves, o Sindicato passava por grande dificuldade financeira e de mobilização em virtude do aumento do desemprego. A reivindicação era pela manutenção dos postos de trabalho, contra a flexibilização de direitos e pelo desenvolvimento do setor naval. Nesse período de restrição dos dissídios coletivos por parte da JT, o Sindicato estimulava que os trabalhadores entrassem na Justiça de forma individual para reaverem os seus direitos e realizava denúncias ao MPT nos casos de descumprimento dos direitos de uma coletividade de trabalhadores, desempenhando um alto grau de judicialização das relações de trabalho.

Entre 2005 e 2012, o quadro econômico sofreu significativa alteração, principalmente pelo fortalecimento do setor naval. As reivindicações passaram a adotar um caráter mais ofensivo – pela recuperação e a ampliação dos direitos – e tanto Justiça quanto MPT continuaram sendo ativados por meio de ameaças e instauração de dissídios coletivos, dissídios individuais, denúncias e manifestações ao TRT-RJ.

Os operários navais metalúrgicos mantiveram, ainda que em menor grau na ditadura,<sup>231</sup> o perfil de suas lutas políticas: pelo cumprimento da legislação trabalhista e recuperação dos direitos roubados pelo enquadramento sindical. A intermediação da JT e do Estado na relação entre capital e trabalho não foi completamente rompida tanto nas gestões dos *tradicionais* quanto na dos “operários navais” comunistas, ou na do “novo sindicalismo”, embora tenha apresentado diferentes graus de intensidade. A crítica à Justiça se mantinha, mas recorrer a ela fazia parte da es-

---

231. Cardoso (2003), na pesquisa já citada, também indica que no início da década de 1970 a tendência de acréscimo dos processos trabalhistas se tornou negativa e ocorreu a queda de 14 mil processos ao ano.

estratégia de luta dos trabalhadores. Estes ativavam a Justiça principalmente quando se deparavam com uma situação de aparente impasse. Para isso, contaram sempre com um Departamento Jurídico estruturado, com uma equipe capacitada de advogados e técnicos voltados tanto para as questões de direitos individuais quanto coletivos.

Para ilustrar de forma mais clara as estratégias adotadas pelos sindicatos e pelos trabalhadores e a intensidade da judicialização existente em cada período, optamos por montar um quadro das performances que compuseram o repertório de ações coletivas nesse período.<sup>232</sup>

**Tabela 2**  
**Quadro de performances dos operários navais 1950-2012**

Período	Performances	Reivindicações	Influência política e judicialização
---------	--------------	----------------	--------------------------------------

---

232. Esta opção pode soar um tanto esquemática e isenta de problematizações e nuances existentes. Por isso cabe uma nota ressaltando que a intenção aqui é apenas realizar uma caracterização geral dessas performances.

<p><b>1950-1965</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Movimento de 1953, greves, passeatas, mobilizações ao TRT-RJ e campanha pela construção do “Palácio dos Metalúrgicos”.</li> <li>- Ativação da Justiça nas campanhas salariais e instauração de dissídios individuais.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Empossar a diretoria, pagamento de salários atrasados, cumprimento e ampliação de direitos trabalhistas conquistados.</li> <li>- Questões de saúde e insalubridade; defesa da Marinha Mercante.</li> <li>- Equiparação salarial após o enquadramento sindical.</li> <li>- Contra o Decreto-lei antigreve, a Reforma da Previdência Social, o arrocho salarial e a carestia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Influências políticas principais: PCB e PTB</li> <li>- Judicialização ativa do Sindimetal para garantir reajuste salarial via dissídios individuais pela equiparação salarial e na luta pelo acatamento das leis, ampliação dos direitos e defesa da legalidade.</li> <li>- Patronato também buscava a Justiça para julgar a legalidade das greves. Sindicato respondia com passeatas, manifestações no TRT com o objetivo de colocar a Justiça a seu favor.</li> </ul> <p><b>Alta intensidade de judicialização.</b></p>
<p><b>1965-1975</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Campanhas em parceria com o governo.</li> <li>- Assistencialismo e entendimentos prévios nas campanhas salariais para evitar conflito.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limitadas pela ditadura militar.</li> <li>- Lutas e acordos dentro da “legalidade”.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Influência política principal: Sindicato sob intervenção da ditadura. Presença dos grupos <b>tradicional</b> (grupos que atuaram durante o regime militar) e <b>unidade sindical</b> (MR-8, PCdoB, PCB), especialmente nas bases.</li> </ul> <p><b>Baixa intensidade de judicialização.</b></p>

<p><b>1975-1985</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formação do Movimento pela União dos Metalúrgicos (MUM).</li> <li>- Organização de delegações sindicais nas fábricas e de comissões executivas de salário.</li> <li>- Início das greves influenciadas pelo “novo sindicalismo”, manifestações no TRT-RJ e assistencialismo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reajuste salarial.</li> <li>- Recuperação de direitos perdidos, especialmente no caso dos operários navais: taxa de insalubridade, hora-extra, redução da jornada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Influência política principal: Sindicato ainda sob intervenção da ditadura. Presença dos grupos <b>tradicionais, unidade sindical</b>, e do “novo sindicalismo” especialmente nas bases.</li> <li>- Judicialização provocada pelos patrões e pelos trabalhadores. Sindicato procurava pressionar a Justiça a seu favor com passeatas e manifestações no TRT.</li> </ul> <p><b>Alta intensidade de judicialização.</b></p>
<p><b>1985-1995</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilizações nacionais articuladas com a CUT fora e dentro do “calendário oficial”.</li> <li>- Negociação direta e via Câmaras Setoriais.</li> <li>- Estratégia de um sindicalismo para fora.</li> <li>- Dissídios coletivos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reajuste salarial e recuperação das perdas econômicas.</li> <li>- Redução da jornada de trabalho.</li> <li>- Unificação do piso salarial e data-base.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Influência política principal: “Novo sindicalismo” com o PT (mais forte) e correntes da <b>unidade sindical</b>, como PCdoB.</li> <li>- Judicialização crítica via instauração de dissídios coletivos com a estratégia de sabotar a Justiça, mas também de recuperar as perdas econômicas.</li> </ul> <p><b>Baixa intensidade de judicialização.</b></p>



<b>1995-2005</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilizações locais nos estaleiros e nas fábricas e conciliação e pacto pela indústria naval.</li> <li>- Campanhas salariais dentro do “calendário oficial”.</li> <li>- Estímulo aos dissídios individuais e ativação do MPT.</li> <li>- Estratégia sindical para dentro. Questões sociais e identitárias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contra o desemprego e o fechamento das empresas.</li> <li>- Pelo cumprimento da legislação trabalhista e contra a flexibilização a frio dos direitos.</li> <li>- Pela retomada do setor industrial e naval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Influência política principal: PCdoB (mais forte) e PT.</li> <li>- Judicialização ativa via estímulo aos dissídios individuais e acionamento do MPT.</li> </ul> <p><b>Alta intensidade de judicialização.</b></p>
<b>2005-2012</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Campanhas salariais dentro do “calendário oficial”, greves locais nas fábricas e nos estaleiros e greve geral.</li> <li>- Estímulo aos dissídios individuais e ameaças de instauração do dissídio coletivo para pressionar o patronato.</li> <li>- Assistencialismo, manifestações no TRT e acionamento do MPT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reivindicações mais ofensivas: pela recuperação de direitos perdidos (especialmente no caso dos navais), e defensivas: pelo cumprimento da legislação trabalhista.</li> <li>- Aumento salarial.</li> <li>- Pelo cumprimento de direitos já conquistados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Influência política principal: PCdoB (mais forte) e PT, mas também PCR, PSOL e PPL.</li> <li>- Judicialização via dissídios individuais, coletivos, ameaças de instauração de dissídio e tentativas de sensibilizar e pressionar a Justiça em favor dos trabalhadores via manifestações ao TRT. Reuniões com atores do Judiciário e ativação do MPT.</li> </ul> <p><b>Alta intensidade de judicialização.</b></p>

## **CAPÍTULO 7**

### **RELAÇÃO ENTRE O SINDIMETAL-RIO E A JUSTIÇA**

#### **7.1 - Caracterização do setor jurídico**

O modelo de relações de trabalho característico do país, desde a era Vargas, por mais que tenha sofrido alterações nos anos 2000, conferiu e confere ainda hoje uma importância central aos mecanismos e aos procedimentos judiciais de todas as entidades sindicais. Dennis Barsted (1982, p. 17 e 21), ao realizar sua pesquisa sobre os operários navais no Sindicato dos Metalúrgicos de Niterói entre 1976 e 1978 percebeu que o Sindicato não era visto naquela conjuntura como um núcleo de poder em relação ao qual os trabalhadores estavam mobilizados, mas como uma entidade distante, a qual poderiam recorrer para auxílios em ações judiciais. Para os trabalhadores, os principais instrumentos que lhes dariam força relativa contra o empregador eram a Justiça e a greve. No Sindimetal-Rio esta percepção dos trabalhadores também surgiu em nossa investigação.

As entrevistas realizadas por nossa pesquisa indicam que o setor jurídico do Sindicato possuiu, ao longo da história, um elevado peso político. A diretoria responsável por esta área, junto com a presidência, a tesouraria e a secretaria geral, era a mais importante para a composição sindical e por isso normalmente ocupada pela força política mais forte do Sindicato.

No último ciclo de gestão do grupo *tradicional*, período de grande instabilidade econômica (início dos anos 1980), o departamento jurídico possuía dez advogados trabalhistas. Desse conjunto um era especializado apenas na área cível e habilitava créditos dos trabalhadores nos casos de falência. Em entrevista concedida à autora, este advogado (atuante no Sindimetal entre 1984 e 1987) relatou que o número de falências do período era enorme e grande parte dos processos ligados à indústria naval.

Nas gestões de Washington e Carlos Manoel (1987-1996), do “novo sindicalismo”, o departamento adquiriu uma estrutura ainda maior, apesar da crítica deste grupo à intermediação judicial. Ganhou um setor específico para direito coletivo e deu prioridade a esse tipo de ação. O departamento possuía um andar inteiro da sede sindical, cerca de 20 advogados em atuação e, mesmo assim, não conseguia atender à intensa demanda. As entrevistas indicam que o setor, embora sendo um dos mais importantes para o Sindicato, era completamente desorganizado com ações pendentes há vários anos. Os trabalhadores que não possuísem o número do seu processo na Justiça do Trabalho dificilmente conseguiriam acompanhar o andamento do mesmo, já que não havia sistema de busca nominal. Tal nível de desorganização fazia do espaço ocupado pelo setor um ambiente de tensão entre os trabalhadores que buscavam a assistência jurídica, os sindicalistas e os funcionários sindicais. Segundo um dos advogados no período:

O Sindicato possuía uma grande estrutura de estagiários, secretários e advogados mas ainda assim não dava conta. Era difícil dar conta de tamanha demanda individual e coletiva. Eu lembro que teve um processo da Cobra computadores onde o Sindicato entrou como substituto processual numa ação coletiva e foi uma confusão tremenda com os trabalhadores (...). Clima pesado. Por mais que tivesse estrutura, o Sindicato não conseguia atender toda a demanda. (Advogado do Sindimetal-Rio entre 1987 e 1992 responsável pelo setor de dissídio coletivo, 06/08/2013)

A partir da gestão dos “novos sindicalistas” todos os advogados ligados ao PDT, ao MR-8, aos comunistas, ou ao grupo de Valdir Vicente, foram substituídos pelos advogados trabalhistas mais identificados com a CUT. Os anteriores eram considerados por estes como conciliadores e “viciados” na intermediação estatal e judicial das relações de classe. Segundo um dos advogados

cutistas,<sup>233</sup> coordenador do setor jurídico no final da década de 1980, a Justiça do Trabalho era conservadora e os grupos que compunham o Sindicato anteriormente, preocupados apenas com a conciliação:

A Justiça do Trabalho na época era muito retrógrada, conservadora, com juízes sequer concursados, amigos de juízes. Isso além dos classistas. Tinha juíza que botava bom ar na sala por conta do cheiro do trabalhador. Colocava luva para pegar a carteira de trabalho. As mobilizações dos trabalhadores, de greve, eram reprimidas e o juiz não queria greve. E os trabalhistas, os comunistas eram aquela história da composição e utilizar a Justiça e a DRT para compor (...) (Advogado trabalhista do Sindimetal-Rio nos anos 1980 e 1990, 06/08/2013)<sup>234</sup>

O outro advogado, ligado aos *tradicionais* e que atuou no Sindicato entre 1984 e 1987, também reconheceu essa crítica, mas a contemporizou, justificando a postura dos comunistas:

Os comunistas sempre foram o fiel da balança pois sempre faziam conciliação. Mas faziam a estratégia de luta dos trabalhadores. (...) Diziam que os comunistas conciliavam, mas conciliavam dentro de um quadro... (Advogado cível do Sindimetal-Rio nos anos entre 1984-1987, 06/8/2013)

Como vimos, os comunistas atuam no Sindicato com grande influência desde a década de 1920 e o PCdoB ocupa sua direção majoritária desde 1996. No movimento sindical este partido de fato apresentou divergências à negociação direta com o patronato,

---

233. O Sindicato nesse período contava com advogados que vieram a adquirir papel de destaque na sociedade como o ex-presidente da OAB-RJ Wadih Damous, o atual desembargador do Trabalho Ivan Alemão, entre outros.

234. A afirmação não é correta. Os juízes do trabalho de carreira são concursados desde 1959.

sem a intervenção da Justiça do Trabalho, e à pluralidade sindical, bandeiras do chamado “novo sindicalismo”. Tais desacordos compunham uma concepção ideológica de fundo que serviu como justificativa para este grupo não integrar a CUT inicialmente.<sup>235</sup> Também por isso, foram acusados pelos “novos sindicalistas” e por atores sociais ligados a esse campo de adotarem uma postura mais conciliadora e menos combativa no movimento sindical.

No parlamento e nas bases estes comunistas também se posicionaram contra a negociação direta. O Projeto de Lei n.º 5.483, de 2001, conhecido como o projeto de “prevalência do negociado sob o legislado”, que visava alterar a redação do artigo 618 da CLT, para que as condições de trabalho negociadas entre os trabalhadores e seus empregadores através de instrumentos coletivos (convenção ou acordo) prevalecessem sobre o disposto em lei, foi criticado por este segmento político. O projeto chegou a ser aprovado na Câmara e enviado ao Senado como PLC 143 de 2001 mas arquivado em 2003, num dos primeiros atos do então recém eleito presidente Lula.<sup>236</sup> Questionaram ainda a proposta contida na Emenda Constitucional n. 45 de 2004,<sup>237</sup> relativa à submissão da concordância entre as partes para a instauração do dissídio coletivo de natureza econômica.

Na gestão de Chaves do PCdoB (1996-2002), em virtude da crise financeira que o Sindicato passava, o assistencialismo, o número de funcionários e os serviços oferecidos aos sócios diminuíram significativamente, mas ainda assim o departamento jurídico manteve-se ativo, apesar dos advogados terem constantemente salários atrasados e difíceis condições de trabalho. Um maior investimento do setor foi possível apenas no final da gestão de Maurício Ramos (2002-2008), marcada também por um maior

---

235. Por mais que a intenção dos comunistas fosse manter sua influência no movimento e não organizar uma central sindical num momento em que passavam por fragilidade na sua base política de sustentação.

236. Toda a bancada do PCdoB votou contra o projeto, conforme indica a lista de votantes da sessão realizada em dia 04/12/2001. Ver <http://www.camara.leg.br/internet/votacao/mostraVotacao.asp?ideVotacao=1572&numLegislatura=51&codCasa=1&numSessaoLegislativa=3&indTipoSessaoLegislativa=O&numSessao=254&indTipoSessao=O&tipo=partido>. Acesso em 10/12/2013.

237. Na votação de 06/06/2000 o PCdoB, através do deputado federal Sérgio Miranda questionou a obrigação de acordo entre as partes. Segundo o deputado o termo ‘de comum acordo’ evitava uma solução jurídica da parte que se sentia prejudicada e beneficiava aquele que quisesse manter o impasse a todo custo (DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 06/2000).

acionamento do Sindicato ao MPT. A gestão de Alex Santos (que começou em 2008 e irá até 2015) manteve-se na mesma linha e, especialmente durante seu segundo mandato, pôde-se investir mais no jurídico em virtude da recuperação financeira sindical.

Nessa gestão o jurídico do Sindicato contava com um sistema informatizado, 16 ramais telefônicos e dezessete funcionários: três estagiários, oito secretários e seis advogados, sendo um especializado em direito previdenciário e outro em direito coletivo. Por dia realizava em média 40 homologações e atendia cerca de 100 pessoas. Oferecia assessoria jurídica gratuita de segunda a sexta-feira para todos os metalúrgicos, das 10h às 19h. O atendimento via telefone, para acompanhamento de processos, se dava entre 11:30 e 13:30 horas.

Os plantões do departamento aconteciam de forma diferenciada para demandas coletivas e individuais. As demandas individuais contavam com quatro plantões semanais na sede do Sindicato (de segunda a quinta-feira); um semanal nas sub-sedes de Campo Grande e da cidade de Queimados<sup>238</sup>; e dois mensais nas sub-sedes de Nova Iguaçu e Itaguaí. Já para as demandas coletivas, os plantões ocorriam apenas na sede do Sindicato, duas vezes por semana, sendo um para os trabalhadores em geral e um para diretores. Todas as terças-feiras promovia-se o atendimento previdenciário, com advogado especializado. Nossa observação participante indica que este é de fato o dia da semana o qual a sede do Sindimetal recebe o maior número de trabalhadores, considerando os dias em que não há assembleias. Além disso, o Sindimetal-Rio contrata um escritório para cuidar apenas de questões relativas ao patrimônio e definição de base territorial sindical.

Em 03 de junho de 2011 a secretaria jurídica do Sindimetal promoveu o primeiro seminário da pasta, com o objetivo de realizar um balanço dos então últimos seis anos do departamento e buscar a reformulação da sua rotina, de forma a aperfeiçoar e melhorar a

---

238. O Sindimetal representa os trabalhadores metalúrgicos das cidades do Rio de Janeiro, Magé, Nova Iguaçu, Itaguaí e Queimados.

eficiência do atendimento ao trabalhador. Na ocasião o diretor jurídico, Wallace Paz Aragão<sup>239</sup>, apresentou um quadro geral do setor desde 2004, ano em que assumiu esta função. Entre 2004 e 2011 o Sindicato tinha apresentado 3.115 processos coletivos.<sup>240</sup>

Segundo dados do setor jurídico, em agosto de 2013 o Sindicato possuía 2.163 processos individuais e 220 coletivos em andamento. De janeiro a julho de 2013 o departamento promoveu 320 ações e emitiu 248 ofícios de denúncias. Qualquer trabalhador metalúrgico, sindicalizado ou não, pode recorrer ao setor jurídico sindical.

Consideramos que a postura dos comunistas provavelmente influenciou as decisões relativas à ativação da Justiça, tomadas pelo Sindimetal-Rio ao longo da sua história. Os atores sociais, como mostrou Charles Tilly (2006, 2008) possuem autonomia para realizar escolhas, mas essas se dão dentro de um *repertório* definido de ação, composto por normas, ideologias e experiência acumulada. A postura comunista, por si só, poderia justificar uma maior propensão do Sindimetal-Rio à intermediação da Justiça do Trabalho na mediação do conflito de classe, mas o que nossa pesquisa indica, conforme discutido nos capítulos anteriores, é uma relação mais complexa, permeada de nuances, estratégias de escolha, cálculos de oportunidade e influenciada pela conjuntura de cada época.

Assim, apesar das diferentes posições ideológicas dos grupos políticos que compuseram o Sindicato – sendo o novo sindicalismo em sua origem defensor da negociação direta e também por isso crítico à JT e os *tradicionais* e comunistas defensores de uma maior intermediação do Estado nas relações laborais – todos investiram de forma efetiva no departamento jurídico sindical e ativaram a Justiça de forma mais ou menos intensa.

---

239. Wallace é um dos quadros mais importantes do Sindicato. É o coordenador da fração comunista no Sindimetal e responsável pela direção do coletivo partidário metalúrgico, incluindo o próprio presidente, que é filiado ao PCdoB.

240. Conforme informações obtidas no site da Fitmetal [http://fitmetal.org.br/site/print.php?id\\_noticia=102](http://fitmetal.org.br/site/print.php?id_noticia=102). Acesso em 23/11/2013

**Tabela 1 – Caracterização do setor jurídico  
do Sindimetal-Rio (1975-2013)**

<b>Período</b>	<b>Força política preponderante</b>	<b>Jurídico</b>
1975-1985	Grupo dos tradicionais	Dez advogados, sendo um voltado apenas para a questão cível (envolvendo os casos de falência).
1985-1996	Grupo do “novo sindicalismo”	Vinte advogados. Criação do setor de direito coletivo. O setor jurídico possuía um andar inteiro da sede sindical.
1996-2013	Comunistas do PCdoB	Três estagiários, oito secretários e seis advogados, sendo um especializado em direito previdenciário e outro em direito coletivo.

Fonte: Elaboração própria

## **7.2 - Sindimetal-Rio, Justiça do Trabalho e Ministério Público do Trabalho**

Como também visualizado por Soares (2013) no Seebm-RJ, a intermediação da JT só é buscada pelo Sindimetal em último caso. Quando não restam alternativas no âmbito da negociação ou da mobilização. A recorrência ao Judiciário é vista como uma espécie de “derrota”. A consagração da “incapacidade” do Sindicato enquanto instituição de classe. Ao buscar a intermediação da Justiça, os dirigentes sindicais acreditam que sua habilidade de articulação e mobilização é posta em xeque. Para o secretário jurídico do Sindicato em entrevista no ano de 2009:

A medida que você não produz ações coletivas significa que você tá conseguindo responder as necessidades e demandas dos trabalhadores.



Quando você produz uma ação coletiva é por que várias empresas, ou uma grande empresa, deixaram de pagar os direitos dos trabalhadores. Quando você não produz é porque você tá conseguindo por outros mecanismos, como uma ação política da entidade, fazer com que a empresa pague (...) Por exemplo você deslança o processo de campanha salarial, negocia durante um período de um mês, dois meses... Ao final da data-base, se não chegou a um acordo, você se prepara para um dissídio coletivo. (Secretário jurídico do Sindimetal- Rio, Wallace Paz, 02/04/2009)

Como vimos nas campanhas salariais dos anos 2000, o Sindimetal-Rio utilizou a prerrogativa de instaurar dissídio coletivo de natureza econômica para pressionar o setor patronal a negociar mais direitos aos trabalhadores. A partir do momento em que o dissídio passa a ser julgado pela JT, a autonomia entre as partes diminui. O desfecho do acordo depende do Judiciário trabalhista que, ao menos teoricamente, tende a considerar o trabalhador a parte mais frágil do processo pelo seu princípio fundante de reconhecimento da desigualdade entre patrões e empregados. Parte-se então para um desfecho incerto, que não depende apenas deles próprios.

O patronato evitava ao máximo a instauração do dissídio de natureza econômica e o Sindicato valia-se dessa possibilidade para negociar um reajuste em situação melhor na correlação de forças, por mais que sua intenção original fosse também liquidar o acordo sem a intermediação judicial, para garantir vantagens acima das estipuladas por lei. Ambos rejeitam a Justiça, mas ambos recorrem a ela.

Mesmo no período em que a necessidade de acordo entre as partes para a instauração do dissídio coletivo de natureza econômica já estava em vigor, sindicalistas e funcionários do setor jurídico do Sindicato pareciam desconhecer (ou ao menos esquecer) este fato, já que os dissídios seguiam sendo protocolados. Numa entrevista com uma funcionária do setor jurídico sindical, quando perguntada sobre a Emenda 45 e a necessidade de concordância entre as partes, ela destacou:

Olha isso eu não sei. Nem sabia disso. Aqui está tudo normal. Instaurar todo tipo de dissídio coletivo é fácil. É só se pautar na convenção e na lei. O Sindicato ganha na maioria das vezes. Por que o dissídio interpreta uma norma legal com base na convenção coletiva dos metalúrgicos, nas suas mais diferentes profissões. É muito difícil não ganhar (...) Mas a gente sempre negocia. Todo dia tem uma empresa aqui, fazendo um acordo. Mas ele não vale só de boca. Tem que ser registrado na Delegacia do Trabalho. Aí se não tiver acordo ou se a empresa não cumpri-lo tem que entrar na Justiça. Muita empresa aí não sabe de nada. Não conhecem os direitos dos trabalhadores, não tem assessor jurídico e a gente que tem que ajudar, acredita? Pra poder ajudar depois o trabalhador. (Funcionária do setor jurídico do Sindicato, 25/03/2009)

Diante desse conflito de informações, realizamos uma entrevista com a então advogada responsável pelo setor de dissídios coletivos do Sindicato, visando compreender as mudanças introduzidas pela Emenda 45 na realidade sindical e especificamente a necessidade de acordo entre as partes para a instauração do dissídio de natureza econômica.

(...) Essa foi uma medida pra inviabilizar o dissídio. Só que o que é feito: faz-se uma ata dizendo que as partes estão de acordo. Agora nunca aconteceu de um dos dois dizer que não. Eu nunca vi acontecer. E quando o empregador não declara formalmente o desacordo, o juiz subentende que existe o acordo entre as partes. Agora esse é o dissídio de natureza econômica... Existe o dissídio de greve, né? A empresa pode ajuizar para que a greve dos trabalhadores seja declarada abusiva (Advogada do setor de dissídios coletivos do Sindimetal-Rio, 02/04/2009)

O que podemos supor é que, ao menos num primeiro momento após a aprovação da E.C. 45, o processo continuou ocorrendo de forma normal seja pela postura do Sindicato, de apenas ameaçar a instauração do dissídio, seja pela postura dos juízes, que subentendiam a concordância dos patrões, caso esses não se manifestassem negativamente.

O mesmo secretário jurídico, em entrevista mais recente, reafirmou a intenção do Sindicato em tentar realizar o acordo antes de buscar a intermediação da Justiça e mostrou-se mais atento às mudanças introduzidas pela Reforma do Judiciário:

Seja antes de 2004 ou posteriormente, dependendo do acordo, ele por vezes é melhor do que o julgamento de um dissídio. O TRT é um tanto distante da realidade do trabalhador, tende a seguir apenas os índices estabelecidos pelo governo para aumento, e o que a legislação estabelece enquanto benefício, sendo bastante frio no julgamento (...) fixa-se nos índices do governo (...) A Justiça do Trabalho não fortalece a base sindical, muito pelo contrário. Se puder ela fragiliza. É um instrumento da classe dominante para fazer “justiça”, dentro dos padrões aceitáveis por essa classe dominante. (Entrevista com o secretário jurídico do Sindimetal- Rio, 10/05/2012)

Ao mesmo tempo que os sindicalistas criticam a Justiça do Trabalho, sua lentidão, burocracia e seu favorecimento ao patronato, ela é vista como uma alternativa fundamental para o cumprimento dos direitos trabalhistas. Uma das entrevistas realizadas com o diretor jurídico é ilustrativa:

A Justiça do Trabalho é necessária hoje mas de certa forma não ajuda o trabalhador. Pensa bem: quem é o juiz? Com quem ele almoça e

janta? É com o patrão, não com o empregado. Então ele não tem uma visão do que é de fato o trabalhador. As vezes a JT prejudica por que dá brechas pra parcelamento da dívida. Mas a gente depende da JT (...) você tem que ir de certa forma lançar mão dela pra que não perca tudo também. Se um empresário fecha a porta de uma empresa e manda todo mundo embora você pode obrigá-lo a cumprir com o que é determinado, suas obrigações de fato. Aí resta você ir pra Justiça do Trabalho. Aí você chega lá e ainda não consegue na grande maioria receber tudo o que é devido(...) (Entrevista com o secretário jurídico do Sindimetal- Rio, 02/04/2009)

Por outro lado, as entrevistas realizadas por esta pesquisa também indicam que muitos acordos são realizados entre sindicatos patronais, empresas e o Sindimetal para favorecer interesses de indivíduos ou grupos políticos, mesmo no âmbito da Justiça do Trabalho.

A prática de lide simulada - conflito falso simulado entre patrão e trabalhador, que é levado à Justiça do Trabalho - por exemplo, é frequente e pactos são firmados para favorecer interesses seja do Sindicato seja do empregador. Os trabalhadores também deixam de alcançar benefícios em virtude de acordos realizados no próprio ambiente judicial. No depoimento de um dos advogados entrevistados nos foi destacado que mesmo quando seria possível ganhar um processo na Justiça, o Sindicato recuava mediante proposta dos patrões que garantisse a possibilidade de acumular prestígio, votos com a categoria e perpetuação do grupo político no poder:

(...) o empregador com dificuldade de pagar propunha ao Sindicato um acordo para dar um reajuste para o trabalhador(...) Eu recusei o processo de um estaleiro famoso justamente por que os dirigentes sindicais queriam abrir mão dos trabalhadores demitidos para dar um

reajuste para os que estavam trabalhando. Por quê? Porque isso dá voto. Você pagar para um empregado que não está na categoria não dá voto. Então se um grupo político chegar no estaleiro e disser que conseguiu um reajuste de 15% fora da data-base, todos vão votar nesse grupo. Mesmo que isso seja feito às custas do direito de outros trabalhadores demitidos. (Advogado do Sindimetal-Rio entre 1987 e 1992 responsável pelo setor de dissídio coletivo, 06/08/2013)

Na já citada entrevista de 2009 com o secretário jurídico, o sindicalista também apresentou uma diferenciação entre o “perfil” do trabalhador que recorre à JT de forma individual e o que recorre através de uma ação coletiva.

O Sindimetal-Rio visa a defesa dos interesses dos trabalhadores, atendendo nos dissídios individuais, na maioria das vezes quando o empregado já está dispensado da empresa mas principalmente atendendo a coletividade de trabalhadores, que estão nas fábricas, vendendo sua força de trabalho, sendo explorados, espoliados em seus direitos. Nesse caso os dissídios coletivos, as greves, denúncias no Ministério Público do Trabalho são fundamentais na solução dos impasses (...) (Secretário jurídico do Sindimetal- Rio, Wallace Paz, 30/01/2012)

Mais uma vez a ambiguidade da relação entre sindicalismo e Justiça é realçada, e a fala deste sindicalista sugere um fato ainda pouco pesquisado pelas ciências sociais: a existência de dois perfis de trabalhadores que recorrem à JT. No caso do dissídio individual o trabalhador se encontra desempregado, e exige a recuperação de direitos que lhes foram negados; no caso do dissídio coletivo, ao contrário, o trabalhador é membro do quadro da empresa.

Em artigo já citado, Ivan Alemão (2003) traz uma interessante reflexão, apesar de breve, sobre o tema e compara o papel da JT nos dissídios individuais e coletivos. Para o autor há muito tempo a Justiça do Trabalho é chamada de “justiça dos desempregados”, sendo um dos principais órgãos públicos que atende o trabalhador nesta condição. Ela só perde tal função com as ações ajuizadas pelos sindicatos, seja nos dissídios coletivos de natureza econômica ou jurídica ou nas ações em que atuam como substituto processual dos trabalhadores ativos. O trabalhador individualmente se sente coagido de buscar a Justiça, a não ser quando não vê mais alternativa de ser mantido no emprego.

Porém, se o discurso dos sindicalistas do Sindimetal-Rio de maneira geral é ambíguo em relação à JT, ora criticando, ora valorizando, a opinião destes sobre o Ministério Público do Trabalho é diferente. O MPT é visto como um “parceiro” do Sindicato, um instrumento de pressão que vem sendo demandado de forma cada vez mais frequente.

Desde o início dos anos 2000 o Sindimetal-Rio, quando se depara com uma situação de desrespeito dos direitos de um conjunto de trabalhadores, envia um ofício para empresa estipulando prazo de 10 dias para a solução do fato.

Caso a empresa não se manifeste, o Sindicato encaminha uma denúncia ao MPT.

Para os sindicalistas, o MPT cumpre uma função de garantir os direitos difusos e coletivos, apelando ao Poder Judiciário, e possui um poder maior do que o sindical para garantir o cumprimento da lei.

Por este motivo, segundo os sindicalistas, o Sindicato não tem utilizado a prerrogativa de instaurar uma ação civil pública. Após a denúncia o MPT coleta provas e inicia um processo denominado Procedimento Preparatório de Inquérito, para verificar se a denúncia é procedente. Constatando a irregularidade, pode propor um acordo entre as partes, formular um Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta ou instaurar uma Ação Civil Pública.

Quando perguntados sobre o que ocorreu no início dos anos 2000 para justificar uma maior recorrência ao MPT, os sindicalistas justificaram como marco o início da gestão de Maurício

Ramos, operário naval do Emaq, na presidência do Sindicato. Um presidente “mais preocupado com o assunto”.

Entretanto tendemos a crer que só a alteração do presidente neste caso não indicaria por si só uma mudança de postura, por dois motivos principais. Primeiro, a composição política do Sindicato desde a gestão de Luiz Chaves, do PCdoB, é bastante similar. Muitos sindicalistas continuam na direção do Sindimetal-Rio desde fins dos anos 1990 e o mesmo grupo político mantém-se na direção majoritária. Segundo, o momento político vivido pelo país contribuiu para o protagonismo do MPT especialmente em virtude da postura refratária da JT de acolher as demandas coletivas em meados da década de 1990. Fato que provocou uma maior recorrência dos sindicatos em geral ao Ministério Público trabalhista nas questões que envolvessem direitos coletivos. O MPT se configurou neste período como um “escape” das ações coletivas e foi progressivamente adquirindo uma maior relevância para as relações de classe.

Já em relação à instauração da ACP, nos parece principalmente que este tipo de ação não está incorporada no *repertório* sindical. Este instrumento demanda uma série de procedimentos que o Sindicato ainda não domina de forma eficiente e é um tipo de ação relativamente nova para os sindicatos, por mais que consideremos o Sindimetal-Rio como um *litigante habitual*, valendo-se do termo utilizado por Cappelletti e Garth (1988). Quando a ação é impetrada pelo próprio MPT, este órgão encaminha o processo cabendo ao Sindicato apenas realizar a denúncia e, se quiser, acompanhar o caso.

A decisão do Sindimetal em promover ou não a *judicialização ativa* de um conflito compõe um conjunto de avaliações e se dá principalmente em situações limite, quando o Sindicato já explorou diferentes outras estratégias. O mesmo parece ocorrer com o trabalhador individual que recorre à Justiça quando é demitido, e não quando seus direitos estão sendo burlados. A JT, criticada por todos, é a “última saída” para que se garanta os direitos – ainda que mínimos – dos trabalhadores, que são frequentemente desrespeitados pelo patronato.

A seguir analisaremos mais detidamente dois casos dessa *judicialização ativa*. No primeiro, relativo aos trabalhadores do Estaleiro Sermetal, o Sindicato instaurou uma ação coletiva de rescisão indireta do contrato de trabalho de praticamente todos os operários navais da empresa com o objetivo de garantir que os trabalhadores recebessem o FGTS (imediatamente), verbas rescisórias e salários em atraso. O segundo, do Estaleiro Caneco, envolve uma estratégia sindical de estimular que os trabalhadores entrassem com várias ações individuais num momento de retração do setor naval, fechamento da empresa e postura refratária da Justiça do Trabalho em acolher ações coletivas dos sindicatos.





## **CAPÍTULO 8**

### JUDICIALIZAÇÃO ATIVA DO SINDIMETAL-RIO NA INDÚSTRIA NAVAL CARIOCA

#### **8.1 – O caso do Estaleiro Sermetal**

Em nossa pesquisa realizada no mestrado estudamos um episódio de conflito trabalhista e “judicialização ativa” que ocorreu no pátio do antigo Estaleiro Ishibrás, no curso dos acontecimentos. Agora, distanciando-nos um pouco mais do caso, pudemos analisá-lo com mais calma, estudar seus antecedentes, desfecho, e apontar novas questões, que não estavam tão claras na pesquisa anterior.

Pudemos perceber que o jogo de interesses do capital, no sentido de num primeiro momento (de retração do setor naval) praticamente “descartar” a planta do Ishibrás e os trabalhadores e num segundo (de retomada) retirar o grupo econômico mais fraco que atuava no pátio para garantir a exploração dessa planta por um grupo mais poderoso financeiramente, esteve por traz de todo o episódio. Desde a fundação da Sermetal Estaleiros, em 1999, até a sua decadência, em 2009.

Quando Nelson Tanure assumiu o Ishibrás em meados da década de 1990 e mudou sua razão social para IVI-Caju, tentou se aproximar dos trabalhadores e da comissão de fábrica. Sob o fantasma de uma “crise do setor naval mundial” e a possibilidade de despedimentos e encerramento da empresa, Tanure exigia dos trabalhadores uma produção rápida em meio a sacrifícios. Os salários atrasavam com frequência e a empresa não cumpria os direitos trabalhistas básicos. As demissões aumentaram progressivamente e os trabalhadores eram dispensados sem receber o FGTS e os salários devidos.

Diante desse quadro, membros da comissão de fábrica, o representante da Cipa, e o Sindicato, desenvolveram uma estratégia de sabotar as obras em curso no estaleiro. No período, um navio chamado Jarí estava sendo transformado em plataforma para a Petrobras. Os trabalhadores esconderam peças e chapas e condicionaram a entrega ao pagamento do FGTS dos trabalhadores dispensados, ao depósito dos ativos, e ao pagamentos dos salários atrasados de ambos. Em entrevista realizada recentemente, o trabalhador Francisco Rodrigues, membro da Cipa e afastado do Sermetal, nos destacou:

Eu comecei a trabalhar no setor naval em 1976 no Verolme [Angra dos Reis]. Trabalhei lá 16 anos e depois vim pra cá [para o Rio de Janeiro] por que aqui a situação ainda estava melhor e estou até hoje no Caju (...) Vim pro Ishibrás na década de 1990 quando mudaram o encargo social, botaram IVI e aí começou a demitir... tivemos até que prender um navio para pagar a dívida dos trabalhadores (...). O navio tinha mais de 20 furos para o pessoal fazer os trabalhos e nós escondemos a chapa até pagar os salários atrasados dos trabalhadores que estavam saindo. Isso foi em 1997 mais ou menos. (Francisco Rodrigues, membro do pleno do Sindimetal-Rio desde 2006, Cipeiro do Estaleiro Sermetal, 08/08/2013)

Ainda assim o patronato não cedeu, alegando insuficiência de caixa. Os trabalhadores então ocuparam a empresa.

O Sindicato entrou simultaneamente com uma ação coletiva exigindo o cumprimento dos direitos trabalhistas, mas esbarrou na postura refratária da Justiça em julgá-la. Foi realizada uma reunião em Brasília com o então Ministro do Tribunal, Almir Pazzianoto, no período em que a empresa estava sob o controle dos trabalhadores. Luiz Chaves, que foi eleito presi-

dente do Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro nesse período, era operário da IVI mas já estava afastado do dia a dia empresa, em virtude das atividades sindicais gerais. Segundo este sindicalista:

Nós entramos com uma ação em Brasília. Teve uma audiência com o Pazzianoto que chamou a gente e falou: “aqui não é Albânia, não é Cuba, aqui é Brasil então vocês tem que devolver a empresa”. (Luiz Chaves, ex-presidente do Sindimetal-Rio, 19/05/2009)

Os trabalhadores continuaram a ocupação e conseguiram negociar, com a intermediação da Justiça, a abertura de uma conta conjunta no Unibanco (banco que repassava o pagamento dos trabalhadores) com o objetivo de viabilizar os pagamentos. Eram titulares desta conta o Sindicato, a comissão de fábrica (composta por dirigentes do próprio Sindicato), a Sermetal Metalúgica (uma empreiteira que prestava serviços à IVI-Caju e era ligada também a Nelson Tanure), e a Petrobras.

A conversão da plataforma foi realizada, o dinheiro a receber do Estaleiro (pago pela Petrobras), depositado na conta conjunta, e a dívida com os trabalhadores saldada. Segundo Anelsino dos Santos Bento, atual diretor do setor naval do Sindimetal-Rio e membro da Cipa na época:

Eu mesmo escondi várias peças desse navio de transformação. Aí quando o navio estava precisando das peças nós fizemos uma conta vinculada junto com o Sindicato, comissão de fábrica, o banco Unibanco, Petrobras e um grupo empresarial que parecia estar do nosso lado. Fizemos uma conta vinculada para pagar um passivo trabalhista de 2.000 pessoas. O Tanure tinha que receber 12 milhões da Petrobras aí foi a salvação para a gente pagar todo o passivo

trabalhista desses companheiros que ficaram para trás. Se a gente não paga nesse momento já era... Essa comissão de fábrica é que é hoje a Sermetal. (Anelsino dos Santos Bento, 03/10/2009)

Nesse processo os membros da comissão de fábrica promoveram uma parceria com a Sermetal Metalúrgica e fundaram a Sermetal Estaleiros no ano de 1999. A nova empresa arrendou parte do pátio e recontratou os trabalhadores demitidos.

O pátio pertencia à Nelson Tanure e, segundo as entrevistas, era este empresário que estava por trás de todo o processo de fundação da Sermetal Estaleiros, para que lucrasse com o arrendamento e se livrasse dos passivos trabalhistas. Segundo Luiz Chaves:

Os caras [da comissão de fábrica] ganharam a empresa de mão beijada. O dono da Sermetal, do parque da Sermetal que é da antiga Ishibrás, que continua mandando, é o Tanure. Na época, ele comprou a Ishibrás, o Verolme de Angra e o antigo Emaq, que se transformou em Eisa. Ele criou o grupo IVI e detonou todas elas. Ele não era do ramo e muito ligado a Zélia (Cardoso) de Mello (...). Ele pegou a comissão de fábrica da época, onde alguns deles eram diretores do Sindicato, fez um esquemão e deu a empresa pra eles. (Entrevista com Luiz Chaves, ex-presidente do Sindimetal-Rio, em 19/05/2009).

Os membros da comissão de fábrica agiram inicialmente com apoio do Sindicato e dos trabalhadores, mas, no curso dos acontecimentos, romperam essa parceria e passaram a atuar de acordo com seus próprios interesses econômicos. Assumiram a empresa no início da recuperação do setor naval e conseguiram aproveitar o período para iniciar uma nova fase para o pátio. A empresa chegou a possuir cerca de 1.500 operários navais.

O Tanure colocou o pessoal da comissão de fábrica como testa de ferro. Colocou eles para pagar o arrendamento (...) Para os trabalhadores no início ficou tudo bem. O pessoal recebeu o seu dinheiro, indenizou todo mundo. A empresa dava até bônus de dois, três salários. Mas depois, lá pra 2005, começaram a atrasar salário. (Francisco Rodrigues, 08/08/2013)

No início dos anos 2000 , como já destacado, a Sermetal Estaleiros compôs com a empresa MPE S.A e Odebrecht um consórcio chamado Rio Naval e conseguiu um contrato de US\$ 650 milhões que previa a geração de 2 mil empregos diretos. O andamento do consórcio Rio Naval acabou obstruído por um impasse financeiro e divergências entre o empresariado que o compunha. Segundo o Jornal Valor Econômico em 23/02/2007 os contratos entre Transpetro, Rio Naval e BNDES ainda não tinham sido assinados nesta época em virtude das dívidas destes grupos econômicos com o banco. Em 2006 a Sermetal faturou 80 milhões de reais mas começou a descumprir os direitos trabalhistas, atrasar salário e não depositar o FGTS. Segundo Anelsino Bento:

Como a Sermetal já era uma empreiteira da Ishikawagima há muito tempo, tinha uma firma aberta, os companheiros que então estavam do lado do trabalhador [comissão de fábrica] pegaram essa firma que estava aberta e fundaram a Sermetal Estaleiros. Mas esses companheiros nunca foram empresários e a “falência” desse estaleiro trouxe grande prejuízo para os trabalhadores e para os dirigentes sindicais. Problema na base sindical... No início eles pagaram direitinho mas depois foi um problema. Atraso de salário, pagamento do FGTS, do INSS... aí foi virando uma bola de neve (...) Eu não posso afirmar mas acho que os diretores da comissão

de fabrica, repassavam um valor para o Tanure. Nós da direção do Sindicato achamos que o Tanure que manda naquilo aqui. (Anelsino dos Santos Bento, 03/10/2009)

Diante do empecilho e consequente atraso no início das obras, a Petrobras cancelou o contrato e as nove embarcações acabaram sendo transferidas para outros estaleiros: cinco para o recém inaugurado estaleiro Atlântico Sul (PE) e quatro para o Eisa, na região da Ilha do Governador, Rio de Janeiro. A Sermetal Estaleiros terminou o ano de 2009 em aguda crise, com altos valores em dívidas trabalhistas.

A retirada da Sermetal do pátio de um dos então mais importantes estaleiros do Brasil envolvia interesses diversos. O estaleiro, que possuía o maior dique seco da América Latina e uma das maiores capacidades de construção naval do país, passou a ser cobiçado por diferentes grupos econômicos nacionais e internacionais, no período de retomada do setor naval. A Sermetal Estaleiros, uma empresa brasileira de pequeno porte e liderada pelos ex-membros da comissão de fábrica, realmente teria dificuldades para permanecer naquela planta.

### **8.1.1 – Ação coletiva no Estaleiro Sermetal: Justa- causa pro patrão**

Em nossa pesquisa anterior observamos uma grande diversidade nas performances de “judicialização ativa” do Sindimetal-Rio e dos trabalhadores do Sermetal. Quando entre 2006 e 2009 os trabalhadores deste Estaleiro tiveram seus direitos descumpridos constantemente, o Sindicato assessorou os trabalhadores demitidos a entrarem com dissídios individuais, realizou denúncias ao Ministério Público do Trabalho, reuniões com atores da justiça trabalhista, e uma ação coletiva de rescisão indireta de contrato de trabalho. Esta “judicialização ativa” se dava em paralelo a negociações com o patronato, greve, piquetes, atos e manifestações, muitas delas em espaços da Justiça como o Tribunal Regional do

Trabalho (Fórum Ministro Arnaldo Sussekind) e o prédio onde estão reunidas as Varas Trabalhistas do Rio de Janeiro, no edifício Marquês de Lavradio.

Muitos trabalhadores foram demitidos sem a liberação de suas carteiras de trabalho, sem o pagamento das verbas rescisórias, do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e do Seguro Desemprego. A empresa não realizava o recolhimento do imposto referente ao serviço social prestado pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), de mensalidades sindicais e do imposto sindical. Os trabalhadores efetivos constantemente não recebiam seus salários de forma integral e de dezembro de 2008 a junho de 2009, não ganhavam nada além da passagem para o dia de trabalho.

Apesar da retomada da indústria naval no período, os trabalhadores receavam o retorno da situação de desemprego que tinham vivido há tão pouco tempo e se sujeitavam a tal grau de desrespeito por acreditarem na possibilidade de recuperação da empresa, já que além da existência de obras, todos os navios atracados no espaço da Sermetal também pagavam para permanecerem no cais.

A Sermetal afirmava aos trabalhadores e ao Sindicato que as dívidas seriam sanadas e estimulava-os a trabalharem ainda mais. Como Tanure, colocavam o término de uma encomenda como pressuposto para a efetivação do pagamento.

Nos primeiros atrasos e demissões injustas, ainda em 2006, o Sindicato buscou dialogar com a diretoria da Sermetal, visando solucionar o problema. A empresa estabelecia prazos para o cumprimento de seus deveres e algumas vezes de fato honrava parte de suas dívidas, principalmente as relativas a salário. Continuava, entretanto, sem depositar o FGTS e o INSS, pagar as verbas rescisórias dos demitidos, o imposto e a mensalidade sindical. Os trabalhadores dispensados, em paralelo, eram orientados pelo Sindicato a entrarem na Justiça de forma individual.

Em 2007 o Sindicato promoveu uma denúncia ao Ministério Público do Trabalho, que iniciou o Procedimento Preparatório de Inquérito Civil n. 1679/2007 contra a Sermetal Estaleiros Ltda. O foco desta denúncia era o não pagamento de verbas rescisórias



a uma coletividade de trabalhadores que prestavam serviços à Sermetal Estaleiros e às suas subsidiárias (N. B. Arnauts Serviços Navais e Metalúrgicos e Geminy Serviços Metalúrgicos Ltda) mas elas também continham acusações relativas aos débitos das contribuições sociais, ao pagamento das férias, das gratificações natalinas em atraso, das integralizações dos depósitos ao FGTS, das diferenças no pagamento de horas extraordinárias e suas projeções, das verbas rescisórias e de honorários de advogado. Uma resposta concreta do MPT, no entanto, demorou a acontecer.

Em 2008, os trabalhadores ficaram três meses sem salários, de janeiro a março. O Sindimetal (presidido por Alex Ferreira dos Santos, que cumpria seu primeiro mandato como presidente) insistiu em aproximar-se mais dos operários e a situação de fato só melhorou quando dois trabalhadores da Sermetal passaram a acompanhar todos os processos e as negociações no final do ano de 2008. Eles tiveram um papel central na mediação entre os trabalhadores mais antigos e o Sindimetal. A empresa pedia tempo, garantindo que honraria seus compromissos. O Sindicato chegou a evitar uma paralisação dos trabalhadores, buscando diretamente a negociação com a empresa. Esta ação veio amparada no compromisso firmado com a Sermetal para o Sindicato ter o controle sobre as verbas que viriam a ser arrecadadas pela empresa. Essas verbas seriam direcionadas primeiro aos trabalhadores, tudo isso sob a inspeção do Sindicato. Contudo, a empresa não cumpriu o combinado. As negociações continuaram, mas ficou claro para os sindicalistas que a estratégia da empresa era fazer com que o Sindicato não entrasse na Justiça do Trabalho.

As reivindicações focavam-se na liberação do FGTS e do seguro desemprego. A empresa, contudo, não respondia à solicitação, alegando que pretendia recontratar os funcionários e pagar todos os atrasados.

O Ministério Público do Trabalho buscou reunir provas que justificassem sua ação em face da Sermetal Estaleiros para a instauração do Inquérito Civil. Dessa forma, realizou também audiências entre as partes visando colher depoimentos e promover

conciliação. Os trabalhadores mobilizavam-se com cartazes e faixas para todos os eventos.

À medida que a situação ficava mais crítica, o Sindicato buscava outras saídas. Assim, procurou em 2009 a empresa locadora do pátio, a Brazilian Intermodal Complex S.A. – Briclog<sup>241</sup>, também credora e autora de ação de despejo contra a Sermetal.<sup>242</sup> A Sermetal não pagava o aluguel do pátio há cerca de dois anos. O contrato de locação previa, no caso de atraso, sua saída imediata.

A BRIC tinha interesse em retirar com urgência a Sermetal do pátio e arrendá-lo à Petrobras. Para a área estava prevista uma grande reforma, e as obras futuras seriam licitadas. Assim, apenas as empresas vitoriosas poderiam trabalhar no pátio. A Sermetal queria – de alguma maneira – tirar proveito da situação. Por isso resistiu em sair, mesmo sem condições de permanência.

Diversas reuniões foram realizadas entre o Sindicato e a Briclog e no acordo final a empresa detentora do pátio se comprometeu em arcar com todas as dívidas trabalhistas – que estariam em torno de R\$ 15 milhões – e saldar os débitos da Sermetal com o Sindimetal, relativos à apropriação indevida do imposto e da mensalidade sindical. A Bric ainda comprometeu-se a recontratar e qualificar os trabalhadores, gerando cerca de 3 mil empregos diretos e mais quatro empregos indiretos para cada um desses 3 mil. Entretanto, para a realização de tudo isso, o Sindicato deveria garantir a saída imediata da Sermetal do pátio. A Bric realizou um empréstimo à Sermetal para o saldo de três folhas de pagamento. Esse foi o último pagamento recebido pelos trabalhadores.<sup>243</sup>

Além do interesse financeiro, devido ao arrendamento à Petrobras, a Bric também era responsável pelos acontecimentos no interior de suas dependências e não queria que o Sindicato promovesse uma ação junto à Justiça do Trabalho, já que seria ré do processo.

O Sindimetal procurou mais uma vez o MPT,<sup>244</sup> solicitando a

---

241. A Bric log ficou famosa no início do ano de 2008 no caso de roubo de HDs e notebooks da Petrobras contendo informações sobre as reservas de petróleo e gás na Bacia de Santos. Os quatro vigilantes presos eram trabalhadores da empresa.

242. A Bric Log é ligada também a Nelson Tanure.

243. Tal pagamento foi efetuado em dezembro de 2008. Depois disso, os trabalhadores não receberam mais salários, nem de forma integral, nem parcelada.

244. O Procedimento Preparatório de Inquérito de 2007 continuava em curso, paralelamente.

intervenção da Superintendência do Ministério Público na retirada da Sermetal do pátio e a garantia do repasse das dívidas trabalhistas à Briclog. Na primeira audiência no Ministério Público, a Sermetal enviou um preposto, que não tinha autonomia para representá-la.<sup>245</sup> Na segunda audiência, deixou de levar um documento importante para a sua abertura e, mais uma vez, nada foi feito.<sup>246</sup>

Foram realizadas paralisações diárias no estaleiro, que contavam com a adesão da quase totalidade dos trabalhadores, excetuando apenas alguns funcionários do setor administrativo. Cerca de 400 funcionários continuavam em atividade.

Diante desse quadro, o Sindicato se disse sem alternativas e impetrou uma ação na Justiça do Trabalho. Com a palavra de ordem *justa causa pro patrão*, propôs a demissão coletiva de todos os trabalhadores. Em relação a essa estratégia, o presidente do Sindicato, Alex Ferreira dos Santos, na época destacou:

A gente não tinha outra saída não. Os trabalhadores estão passando por uma situação terrível e precisamos tentar de tudo. Sabemos que nossa postura é arriscada, mas nossa intenção principal com essa ação é garantir pelo menos a liberação imediata do FGTS e do Seguro Desemprego... tem muito trabalhador aqui passando fome, muita família sendo desfeita... (Alex Ferreira dos Santos, 29/06/2009)

No dia 24 de abril de 2009, o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro atuou como substituto processual de 389 trabalhadores numa ação coletiva de rescisão indireta do contrato de tra-

---

245. Em outro caso, considerado emblemático pela Procuradoria Regional do Trabalho do Rio de Janeiro, a Sermetal Estaleiros firmou o Termo de Compromisso de Ajustamento de Conduta (TAC) perante a procuradora Guadalupe Turos Couto, no qual garantiu rescindir os contratos de prestação de serviço com uma cooperativa, contratando, com carteira assinada, todos os trabalhadores. A medida representou o registro de 150 novos contratados. Para ver mais sobre o assunto: Informativo da PR1, ano II, n. 3, out./nov. 2002.

246. Segundo informações coletadas na entrevista com o diretor jurídico do Sindimetal, realizada no dia 28/05/09, e com os trabalhadores da Sermetal.

balho.<sup>247</sup> A ação foi aberta contra a Sermetal Estaleiros e as suas subsidiárias e ficou sob a responsabilidade da 49ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho no Rio de Janeiro (TRT-RJ).

O Sindicato alegou que os réus não procederam corretamente no recolhimento dos valores devidos ao FGTS e afirmou que existiam débitos às contribuições sociais. Por isso exigiu o pagamento das férias; das gratificações natalinas; as integralizações dos depósitos ao FGTS; o pagamento das diferenças das horas extraordinárias, e suas projeções; das verbas rescisórias; e de honorários de advogado. Também pleiteava a liberação imediata das guias para movimentação do FGTS, com a indenização compensatória de 40%.

Em 12 de maio de 2009 foi iniciada uma greve dos trabalhadores, com o argumento de potencializar as mobilizações e sensibilizar a Justiça. A denúncia ao MPT, a apuração de provas e realização de audiências foram mantidas.

Em uma das audiências<sup>248</sup> no MPT, promovida após a instauração da ação de rescisão indireta, a intenção central do Sindicato era mais uma vez a garantia imediata da liberação do FGTS e do seguro desemprego. O representante da Sermetal alegou que os funcionários estavam trabalhando, não tinham a intenção de rescindir o contrato de trabalho, e que o Sindicato não possuía condições de representá-los. O Sindicato, no entanto, havia recolhido documentação que comprovava a rescisão do contrato de trabalho e procurações dos trabalhadores, indicando-o como substituto processual. Mesmo com o cancelamento do Enunciado 310 e a possibilidade dos sindicatos atuarem como substitutos, o patronato questionou essa legitimidade para ganhar tempo. Os sindicalistas continuavam com sua crítica à postura da Justiça em não garantir a celeridade do julgamento.

O problema é que a Justiça do Trabalho se preocupa mais com a burocracia, os procedimentos jurídicos, o processo, do que com o trabalhador. Quem entra na Justiça tem que amarrar tudo direitinho, porque qualquer probleminha

---

247. Processo n. 00510-2009-049-01-00-4.

248. Realizada em 22/06/2009.

a Justiça se apega e paralisa o processo. Ela vê mais o lado burocrático que o social. A gente está lidando com vidas e a Justiça só vê papel. (Entrevista com o secretário jurídico do Sindimetal, 28/05/2009).<sup>249</sup>

Sem uma solução rápida em vista junto ao MPT, o Sindicato buscou novos aliados no âmbito do legislativo e judiciário. O objetivo era pressionar a Justiça do Trabalho em seu favor. Procurou então a intermediação de parlamentares ligados às causas operárias e de atores da Justiça. Desta articulação decorreu uma visita ao Tribunal Superior do Trabalho (TST), uma reunião com o desembargador presidente do Tribunal Regional do Trabalho do Rio de Janeiro (TRT-RJ), e uma audiência na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (ALERJ).

Os processos no MPT e na JT seguiam e foram realizadas duas audiências de conciliação na Justiça do Trabalho, em maio de 2009. Na primeira delas, o representante legal da Sermetal não compareceu, marcando assim uma nova data. Na segunda audiência, estava presente um representante da Briclog, interessado em saldar os passivos trabalhistas. O representante da Sermetal impediu a sua participação, destacando que não aceitaria que ninguém pagasse suas dívidas.

Em ambas as audiências, o Sindicato mobilizou dezenas de trabalhadores para a porta do TRT-RJ<sup>250</sup> com faixas, carro de som e palavras de ordem. Parlamentares participaram dos atos e se colocaram à disposição dos trabalhadores para auxiliar na solução do empasse.

Na segunda audiência, em 26 de maio de 2009, o Sindimetal solicitou um encontro com o Desembargador Aloysio Santos, presidente do TRT-RJ. Este, recebeu o Sindicato no mesmo dia e, segundo depoimento do presidente do Sindicato, foi bastante cortês e demonstrou solidariedade à situação dos trabalhadores. A reunião num primeiro momento, foi encarada com entusiasmo

---

249. A entrevista foi concedida em 28/05/09, antes da resolução do caso.

250. Fórum Ministro Arnaldo Sussekind, situado na Av. Presidente Antonio Carlos.

pelos sindicalistas já que o Desembargador comprometeu-se em ajudar no que fosse possível e deu orientações para garantir a agilidade junto à Justiça do Trabalho. A audiência prevista para outubro foi de fato marcada para o dia 29 de junho de 2009 (cerca de duas semanas depois da reunião).

A estratégia garantiu a celeridade do processo. Contudo, a reação da juíza responsável pelo caso, da 49ª Vara Trabalhista do Rio de Janeiro, não foi boa. Ela questionou a postura do Sindicato em procurar o desembargador presidente do TRT.<sup>251</sup> Ainda assim a avaliação do Sindicato sobre a estratégia foi considerada positiva.

A audiência pública da ALERJ, presidida pelo deputado Paulo Ramos (PDT) da Comissão de Trabalho, Legislação e Seguridade Social, realizou-se em 1o de junho de 2009. Foi aberta ao público mas teve como convidados, com direito a palavra, o Sindimetal, os trabalhadores da Sermetal, a Federação dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, a empresa Sermetal, o sindicato patronal (SINAVAL), a Secretaria de Trabalho e Renda do Rio de Janeiro e a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços. Os representantes da empresa Sermetal não compareceram.

O objetivo da audiência era buscar saídas para o problema a partir da negociação e da intermediação do legislativo. O Deputado Paulo Ramos decidiu visitar a Sermetal com uma comissão de parlamentares no dia seguinte junto com o Sindimetal. Ficou também marcada uma visita à Petrobras para solicitar que a empresa assumisse o processo, garantindo a preservação dos postos de trabalho na Sermetal ou na sua sucessora. Foi agendada ainda uma reunião com a Secretaria de Desenvolvimento e com o presidente do Sindicato da Indústria de Construção Naval (SINAVAL).

As diferentes movimentações do Sindicato geraram uma reação rápida da empresa. A Sermetal, vendo-se pressionada em diversas esferas, propôs um acordo querendo que este fosse fechado antes do julgamento da ação. Numa assembleia com cerca de 150 trabalhadores, a proposta da Sermetal foi negada. Além de realizar contas erradas, a empresa exigia que os trabalhadores retirassem imediatamente a ação da Justiça do Trabalho.

---

251. Posteriormente a juíza será substituída.

Tal postura da empresa mostrou seu receio em relação ao julgamento. Os trabalhadores, por sua vez, ganharam ânimo e avaliaram a possibilidade de conquistar um acordo mais vantajoso através da intermediação da Justiça. Mesmo tendo a propensão de priorizar a negociação ao intermédio da JT e estando pressionados a aceitarem qualquer proposta que viabilizasse o pagamento rápido, a recusa à proposta da Sermetal foi quase unânime. Trabalhadores e Sindicato depositaram todas as suas esperanças na audiência prevista para o dia 29 de junho.

Nesta assembleia foi aprovada como prioridade a liberação do FGTS – que significava cerca de 60% da dívida da empresa – e da carteira de trabalho dos funcionários da Sermetal para que pudessem procurar outro emprego.

### **8.1.2 - O julgamento da ação coletiva**

No dia da audiência cerca de 100 trabalhadores realizaram um ato em frente ao prédio do TRT-RJ na Rua do Lavradio. Após uma rápida plenária, a maioria entrou no prédio mas foi impedida de permanecer na sala reservada para a audiência, por determinação da juíza. O andar contava com um número elevado de seguranças e os trabalhadores indignaram-se com o tratamento.

Após a sessão foi realizada outra plenária e o parecer da juíza que acompanhava o caso, anunciado: a liberação do FGTS ficaria atrelada à aceitação de um novo acordo proposto pela empresa. Segundo o secretário jurídico do Sindicato, o acordo apresentado era um pouco melhor que o anterior, mas ainda insuficiente. Desta vez, discriminava ao menos os valores a serem pagos e incluía o pagamento da multa de rescisão de contrato, não presente antes. Ficou claro que a juíza não estava interessada em dialogar com os trabalhadores e o Sindicato.

O Sindimetal ficaria de convocar os funcionários da Sermetal um a um, e orientou que aqueles que não aceitassem o acordo entrassem com processo individual com a ajuda do setor jurídico do Sindicato. A data para a liberação do FGTS também não foi estabelecida. Somado a isso, a juíza entraria de férias na mesma

semana, encerrando, portanto, o processo na audiência seguinte, no dia 02 de julho de 2009.

A reação entre os trabalhadores foi diversa. Uns ficaram entusiasmados com a decisão, por estarem sem receber nada e terem ali alguma perspectiva. Outros, pela mesma razão, se viram chantageados pela Justiça e pela empresa. A fala do Sindicato na assembleia também foi ambígua. Como destacou Alex dos Santos, presidente do Sindicato: “Esperávamos conquistar de prontidão a liberação do FGTS e poder renegociar o acordo. Mas pelo menos agora temos perspectiva de que os trabalhadores vão receber”. O clima de derrota era claro.

A ampla maioria dos funcionários da Sermetal foi à sede do Sindicato no dia seguinte para aceitar o acordo. Montou-se uma estrutura de alimentação e recepção aos trabalhadores que passaram praticamente o dia todo na sede.

Em 02 de julho, na nova audiência, os trabalhadores estiveram presentes em menor número. A prioridade ainda era a liberação rápida do FGTS. As partes foram convocadas e desta vez foi permitida a entrada de todos. A audiência foi realizada por outra juíza e sua postura foi bem diferente da apresentada pela primeira juíza. Ao invés de impedir a presença dos trabalhadores no julgamento, ela fez questão de que eles participassem.

A mudança de juízas alterou completamente o quadro e garantiu maiores vantagens para os trabalhadores e a celeridade do caso. Não conseguimos descobrir, contudo, se essa troca foi fruto da intervenção do Desembargador, de outro agente externo ou de intenção da própria juíza responsável inicialmente pelo caso. O fato é que tal mudança foi fundamental para a alteração do cenário anteriormente colocado.

No final da audiência uma nova plenária foi feita. Esta, porém, realizada com muito mais entusiasmo. A Justiça decidiu que o valor do FGTS, das férias atrasadas e da multa referente à rescisão de contrato deveria começar a ser paga em menos de uma semana depois, seguindo a ordem de matrícula dos trabalhadores na fábrica. Assim, seria liberada também a carteira de trabalho. O Sindicato ainda destacou a possibilidade de os trabalhadores



entrarem todos com uma ação de danos morais, buscando reparar todos os problemas suscitados por esse descaso da empresa – fato que até 2013 não tinha ocorrido.

O Ministério Público do Trabalho atuou na audiência como *custos legis*, ou seja, como interveniente no processo. Essa condição ocorreu por que o MPT não fazia parte nem como autor nem como réu do processo. Sua tarefa era dar um parecer sobre o caso de forma fundamentada e em defesa dos direitos difusos e coletivos da sociedade.

Segundo o Sindicato, a resolução do processo foi bastante positiva. Os trabalhadores estavam sem alternativas e a empresa, à beira da falência. O secretário jurídico do Sindicato, em entrevista realizada em 2012, continuou encarando o desfecho do caso satisfatório, mas acreditava que o Sindicato, no final do processo, perdera. Os trabalhadores se deslocaram para outras regiões e o Sindimetal deixou de contar com uma de suas bases mais combativas.

Num aspecto geral, para os trabalhadores foi positivo. A empresa vinha numa situação complicada, com atraso de salários, o que foi o elemento definidor pra entrar com a ação (...) os trabalhadores que entraram com a ação receberam seus salários, suas questões contratuais. Mas como teve nesse setor um aumento na empregabilidade, você vê que boa parte dos trabalhadores foi para Pernambuco. Eu particularmente estive no estaleiro de Pernambuco [Atlântico Sul] e encontrei alguns trabalhadores da Sermetal, em condições muito melhores de salário... Outros estão no STX em Niterói. Então foi positivo. Ruim foi pro Sindicato que teve uma perda muito grande na sua base de trabalhadores, e para Sermetal. (Wallace Paz, 30/01/2012)

De fato a maioria dos trabalhadores entrevistados se mostraram satisfeitos com a resolução do caso. Mas alguns não deixaram de questionar a decisão da Justiça e a postura do Sindicato.

Mesmo o técnico em projetos navais, que acompanhou o processo de perto, criticou tanto o Sindimetal quanto a JT:

O Sermetal está pagando as verbas rescisórias parceladas. Lembrando que as parcelas podem chegar até a 34 vezes... O que é um absurdo. Infelizmente, o nosso poder público é patronal. Entretanto, acho que todos os colaboradores do Sermetal, que tanto se dedicaram ao trabalho, estão vivendo um dia após outro... Onde vamos parar com essa indiferença? Hoje, alguns ex-colaboradores do estaleiro Sermetal estão tendo que deixar suas casas e familiares para trabalhar em outros estados, como Pernambuco – Estaleiro Atlântico Sul. Você entende isso? Desculpe-me o desabafo, pois não acredito mais no poder público, e também no nosso Sindicato da classe. Às vezes fico me perguntando, por que isso acontece só aqui no Rio de Janeiro... (Relato do técnico em projetos navais, 20/10/2009)

O Sindicato não queria entrar na Justiça. Sua intenção era estabelecer um acordo com a Sermetal e a Bric Log, para garantir o pagamento dos trabalhadores e também os postos de trabalho. Mas, diante do empasse provocado pela Sermetal, a “última saída” foi recorrer ao judiciário:

A Sermetal não entendeu. O debate que tinha ali era fazer uma movimentação para que a Sermetal saísse daquele espaço, abrisse uma condição para que a Petrobras pudesse entrar efetivamente, coisa que se deu depois da ação (...) A Briclog tava discutindo com a Petrobras a possibilidade de arrendar todo o Estaleiro, a saída da Sermetal e resolver, ou seja, pagar os salários atrasados, as rescisões trabalhistas,

isso sem a necessidade de ter feito uma ação para garantir o direito dos trabalhadores. Mas a gente foi obrigado a fazer a ação, por que não houve entendimento no processo... (Wallace Paz, 30/01/2012)

A partir da resolução na Justiça, novos encaminhamentos foram buscados por parte do Sindicato, tendo como foco recuperar os postos de trabalho perdidos. As movimentações junto à ALERJ, desdobradas após a audiência pública, foram de grande valia para acelerar o processo de ocupação do pátio pela Petrobras.

No início do mês de outubro, em 2009, foi realizada uma reunião com o então presidente da Petrobras, Sérgio Gabrielli, o deputado federal Edmilson Valentim (ex-diretor do Sindimetal-Rio), o governador Sérgio Cabral, presidentes de empresas do setor naval, o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e o Sindicato Nacional da Indústria Naval. O objetivo era estimular as negociações para o arrendamento da planta. Segundo o trabalhador Francisco Rodrigues, numa entrevista realizada em 2011, a Sermetal limitou suas atividades e seus funcionários, mas continuava atuando. Sobre a rescisão indireta do contrato de trabalho, este mesmo operário afirmou:

Os trabalhadores estão recebendo parcelado (...) Alguns foram recontratados outros foram trabalhar em outras áreas. O Bernardo está na STX em Niterói e o Jefferson mudou. Tá na área da segurança. O Sindicato ainda tem contato com os trabalhadores daquela época. A Petrobras arrendou a área para o Inhaúma. Parece que tem quatro navios para serem transformados, mas pelo estaleiro Inhaúma. A Sermetal arrendou uma área e o restante é para o Inhaúma. (Francisco Rodrigues, 19/10/2011)

A maior parte do pátio de 450 mil m<sup>2</sup> foi de fato arrendada

para a Petrobras e o estaleiro passou a se chamar Inhaúma, operado pelo Enseada do Paraguaçu (EEP). Em entrevista mais recente Francisco Rodrigues acrescentou:

Logo depois da “justa causa” o Estaleiro ficou com poucos trabalhadores (...) e até agora não atrasou [o salário]. Eles continuam lá nesse espaço e alguns destes trabalhadores que entraram com a “justa causa” voltaram, outros estão no Inhaúma, no Eisa.... Eu continuo lá até hoje mas também estou com um processo contra a Sermetal (...) Eles me pagaram direitinho mas me afastaram do estaleiro por conta da atividade sindical. Tiraram meu direito de ir e vir. A Justiça já me deu o aval para eu voltar para empresa. Eu posso entrar no estaleiro mas só acompanhado. Eu tô com essa ação desde 2008. Foi logo no início dessa crise da “justa causa pro patrão” que eles me afastaram. (Francisco Rodrigues, 08/08/2013)

A palavra de ordem “justa causa pro patrão” virou um símbolo para o Sindimetal-Rio e para os trabalhadores metalúrgicos. Este tipo de ação coletiva na JT não tinha sido usada pelo Sindicato, mas atualmente faz parte da sua *performance*.

No âmbito legal, apesar de não ser caracterizada como “justa causa no empregador”, a rescisão indireta do contrato de trabalho está prevista no artigo 483 da CLT. Caso o patrão não cumpra as obrigações legais ou contratuais ajustadas entre as partes, o empregado pode rescindir o contrato de trabalho e solicitar multa por isso. Os motivos que permitem tal rescisão, previstos no artigo acima são:<sup>252</sup>

- 1) Exigir do empregado serviços superiores às suas forças, defesos por lei, contrários aos bons costumes, ou alheios ao contrato;
- 2) Tratar o empregado com rigor excessivo;

---

252. Segundo a Consolidação das Leis do Trabalho.

- 3) Submeter o empregado a perigo manifesto de mal considerável;
- 4) Deixar de cumprir as obrigações do contrato de trabalho;
- 5) Praticar contra o empregado, ou pessoas de sua família, ato lesivo da honra e boa fama;
- 6) Ofender fisicamente o empregado ou pessoas de sua família, salvo em caso de legítima defesa própria ou de outrem;
- 7) Reduzir unilateralmente o trabalho do empregado, sendo este por peça ou tarefa, de forma a afetar sensivelmente a sua remuneração.

As dívidas do Sermetal com os trabalhadores que entraram com a ação de rescisão indireta do contrato de trabalho foram pagas ao longo desses anos e, segundo as entrevistas, a última parcela quitada em julho de 2013.<sup>253</sup>

No desfecho do caso em 2009 o diretor sindical Anelsino Santos Bento, que acompanhou todo o caso, salientou:

Toda a vez que tiver esse problema, os trabalhadores têm que entrar em peso na Justiça, pois é o único meio de você reaver os seus direitos. Se ficar quieto, acontece igual o Caneco [Estaleiro], que tem 16 anos e ninguém pegou um centavo. (Anelsino Santos Bento, 03/10/2009)<sup>254</sup>

A situação do Caneco, entretanto, era bastante diversa. O Sindicato tentou entrar com uma ação coletiva, mas não obteve sucesso. O momento político e jurídico do país também era outro. Analisaremos esse caso a seguir.

---

253. Entretanto, conforme indica o site do TRT-RJ o processo continua em andamento.

254. Foi especialmente essa entrevista realizada com Bento ainda na pesquisa de mestrado que estimulou inicialmente a investigação do caso do estaleiro Caneco.

## 8.2 - O caso do Estaleiro Caneco

O estaleiro Caneco, controlado pela família Donato desde 1945, iniciou um processo de atrasos de salário e desrespeito à legislação a partir de meados da década de 1980. Os trabalhadores vinham realizando manifestações frequentes pelo cumprimento dos direitos trabalhistas e contra os despedimento sem o pagamento das verbas rescisórias. A diminuição das obras no setor naval fez o estaleiro reduzir drasticamente o contingente de operários navais. Em 1984, já no início da retração do setor no Brasil, o Caneco possuía 3.640 trabalhadores (PESSANHA, 2012, p. 82). Em 1997, quando paralisou suas atividades, apenas cerca de 1.000.<sup>255</sup>

Quando o Caneco me mandou embora em 1997, já tinha dois anos que tinha mandado um monte de gente embora e não tinha pago também. Eu fiquei entre a cruz e a espada. Não sabia o que fazia. Foi quando graças a Deus eu tinha tempo para me aposentar, me aposentei e graças a Deus tinha como comer. Quem tinha pouco tempo de casa, se deu mal e não tinha nem o que comer. (Sebastião, ex-operário naval do Estaleiro Caneco e atualmente do Estaleiro Rio Nave, 18/01/2012)

Segundo Pedro Carlos Batista<sup>256</sup>, soldador no Estaleiro Caneco no período da paralisação, os trabalhadores recebiam frequentemente o salário com atraso e vinham sendo obrigados a entrarem em férias coletivas. Também eram realizadas demissões sem o pagamento das verbas rescisórias. Em uma das manifestações realizadas pelos trabalhadores, protestando por estes fatos, o então

---

255. Não conseguimos descobrir o número exato de trabalhadores no momento da falência do estaleiro. Entretanto, todas as entrevistas realizadas apontaram a existência de entre 1.000 e 1.200 trabalhadores.

256. Pedro Batista tem 60 anos e trabalha no setor naval há 30. Atuou primeiro por 10 anos no Ishibrás e em seguida 13 anos no Caneco, até a falência. Foi recontratado pelo Estaleiro Rio Nave e atualmente ocupa o cargo de gerente de setor.

presidente do Sindimetal, Luiz Chaves, chegou a ser preso pela polícia. Em 1997 o Estaleiro literalmente fechou as portas.

Eu trabalhava no estaleiro e um dia eu cheguei na porta, para trabalhar, e a porta estava fechada. Eu pensei: agora acabou. Os trabalhadores entraram em desespero. O Sindicato falou alto, tentou esclarecer as pessoas pelos seus direitos mas não tinha jeito. A empresa estava falida. Eu fui demitido e até hoje não recebi nada. O Sindicato tentou ajudar os trabalhadores, mas não tinha o que fazer. A empresa estava quebrada (...) (Pedro Batista, 29/03/2012).

Os trabalhadores do Caneco realizavam manifestações em conjunto com os do IVI-Caju que também vinham paralisando as atividades. O Sindicato tentava articular essas lutas, apesar das inúmeras críticas a sua atuação.<sup>257</sup>

Alguns trabalhadores, com apoio do Sindimetal, se mantiveram no pátio. Um número reduzido de cerca de 15 funcionários – incluindo dirigentes sindicais e membros da diretoria da empresa – continuaram trabalhando, no setor administrativo. Trabalhavam, segundo as entrevistas, sem receber salário. Alguns eram pagos pelo Sindicato, outros já estavam aposentados e um grupo de diretores da empresa, que tinham mais poder neste arranjo, possuía outras fontes de renda.<sup>258</sup> Este pequeno grupo de operários navais e administradores conseguiu promover pequenas obras de reparo e desmonte de navios. Alguns dos demitidos eram chamados para desempenhar o serviço, mas, quando a obra acabava, eram pagos e voltavam para casa sem nenhum direito trabalhista. Assim, aguardavam uma nova obra ou atuavam em outras áreas. Segundo um dos primeiros funcionários da Rio Nave:

---

257. Todos os trabalhadores entrevistados, exceto aqueles com ligação mais direta ao Sindimetal-Rio, diziam que os operários navais não confiavam no Sindicato e que a relação da base com os dirigentes foi sempre conflituosa. Tal fato, contudo, não impediu o Sindicato de atuar.

258. Conversamos com dois dos trabalhadores que permaneceram na planta: Pedro Batista, já citado, e Luiz Guimarães, conhecido com Rarrau. Este último ainda faz parte do pleno da diretoria do Sindicato, apesar de não ter uma participação contínua no cotidiano sindical. Sua atuação é concentrada no Estaleiro.

Na década de 1990 funcionários da direção tomaram conta do Estaleiro, se juntaram com alguns trabalhadores e tomaram conta. Esses mesmos funcionários, graduados da época, que estão lá até hoje com a Rio Nave. Só em 2006 foi decretada a falência de fato, mas mesmo assim a mesma empresa [Rio Nave] se manteve arrendatária do Estaleiro. (Jesus Cardoso, trabalhador do Estaleiro Rio Nave e diretor do Sindimetal-Rio na sua primeira gestão, 29/05/2012)

De acordo com o Sindicato os donos do estaleiro o abandonaram, deixando apenas um advogado para cuidar do processo falimentar. A permanência desse grupo de 15 pessoas manteve-se até 2000, quando o pátio foi arrendado pela Rio Nave, empresa articulada com os antigos diretores do Caneco. Em 2007 a Rio Nave passou para o comando do empresário Mauro Campos, ex-deputado federal que foi o primeiro presidente da Transpetro. Os antigos diretores do Caneco se mantiveram também na estrutura dirigente da empresa.<sup>259</sup>

Apesar do Estaleiro ter praticamente paralisado suas atividades no final da década de 1990, a decretação da falência só ocorreu em 2006, logo após a aprovação da “Nova Lei de Falências”. O Estaleiro Caneco foi a segunda empresa brasileira a ser enquadrada nesta legislação.

Tal lei – considerada mais vantajosa que a anterior para setores ligados ao capital e menos para os ligados ao trabalho – como dito, passou a permitir a recuperação judicial e a limitar o pagamento das verbas devidas aos trabalhadores ao máximo de 150 salários mínimos. Por ter natureza processual, se aplica aos processos ajuizados antes de 2005, desde que a falência propriamente dita tenha sido proferida na sua vigência. No caso em questão, com sentença em 2006, todos os processos trabalhistas em curso passaram a estar sob a aplicação da lei.

---

259. Segundo site da Câmara Federal Mauro Campos foi deputado federal (Constituinte), 1987-1991 pelo PMDB-MG. Filiou-se ao PSDB, atuou na SUNAMAM (1969-1972); foi presidente do Instituto Pan-Americano de Engenharia Naval, IPEN, (1985-1987), da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (SOBENA) 1970-1972 e 1982-1984. Disponível em: “Parlamentares constituintes” <http://www2.camara.gov.br>. Acesso em 07/12/2012.



O processo do Estaleiro Caneco se encontra na 5ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro, sob a responsabilidade da juíza Maria da Penha Nobre Vitorino.<sup>260</sup> Segundo as advogadas do Sindimet-Rio, no período de tentativa de recuperação da empresa, o processo se qualificava como “penhora de créditos em mãos de terceiros”. As verbas trabalhistas que foram deferidas se transformaram em certidões de crédito.

O procedimento falimentar possui duas fases. Na primeira, chamada pré-falimentar, ocorre o pedido e, se for o caso, a sentença declaratória de falência. Em seguida, se dá a liquidação dos bens. A partir da sentença a personalidade jurídica da sociedade se extingue. Ela passa a ser uma massa falida, ou seja, um conjunto de bens. O juiz então nomeia um administrador judicial para presidir a liquidação dos bens daquela massa, com o objetivo de levantar recursos para pagar os credores.

No Caneco houve primeiro um pedido de recuperação judicial, que foi posteriormente substituído pela falência. Neste caso o administrador da massa é um advogado: Bruno Galvão Rezende.<sup>261</sup>

Este processo conta também com um comitê de credores que, segundo a legislação, é um órgão facultativo. Existe, no caso em questão, por se tratar de uma grande empresa com valores altos em dívida. A composição do comitê, que inclui cerca de mil trabalhadores conta também com representantes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de fornecedores e de órgãos públicos. Segue o seguinte percentual:

I – Um representante indicado pela classe de credores trabalhistas, com dois suplentes;

II – Um representante indicado pela classe de credores com direitos reais de garantia ou privilégios especiais, com dois suplentes;

III – Um representante indicado pela classe de credores quirografários e com privilégios gerais, com dois suplentes.

---

260. Processo N. 0158142-27.2005.8.19.0001.

261. Tentamos entrevistar tanto a juíza responsável pela falência quanto o administrador da massa falida, mas não obtivemos sucesso.

O principal credor do Caneco é o BNDES. Um dos advogados do Estaleiro, Alfredo Bumachar – presidente da comissão de juristas criada pelo Ministério da Justiça para elaborar a nova legislação de falência –, destacou em 2006 que a empresa possuía um passivo trabalhista de cerca de R\$ 10 milhões. Já a dívida com o BNDES, segundo o próprio banco, era de R\$ 900 milhões.<sup>262</sup>

O processo atualmente está na fase de liquidação e os recursos sendo levantados para o pagamento dos credores. A opção foi pelo leilão e o Estaleiro pode ser vendido inteiro ou fracionado, de acordo com a conveniência do juízo. A Rio Nave, empresa que atualmente arrenda a maior parte do pátio, está na disputa junto com grupos nacionais e estrangeiros da Coreia do Sul, China e Singapura. Mas o leilão, até dezembro de 2013, ainda não tinha ocorrido. Fato que prejudica os ex-funcionários do Caneco que ainda não tiveram suas dívidas quitadas e os da Rio Nave, que não sabem se permanecerão ou não no emprego, já que a qualquer momento a empresa pode ser retirada do pátio. Eles ainda convivem com uma estrutura sucateada e sem investimento. Segundo um trabalhador de ambas as empresas:

Desde quando eu entrei no Rio Nave, em 2004, só se fala nesse leilão. Sempre quando vai vir a tona, alguém entra com uma petição e a juíza volta. Aí dificulta por que ali nós temos mais de 900 trabalhadores querendo trabalhar na Rio Nave, muitas famílias, e a planta não tem investimento. Com o leilão o pátio vai ter dono por que hoje tá sem dono (...) O Rio Nave não tem carteira por que a estrutura tá muito ruim. Hoje a gente faz a obra do STX. A gente faz ali obra e reparo por que somos guerreiros. Trabalhamos em péssimas condições. (Willian Cardoso, trabalhador do Estaleiro Rio Nave, ex- trabalhador do Caneco e diretor do Sindimetal-Rio, 18/11/2010)

---

262. Informações obtidas através da imprensa. Site da agência Brasil, “Justiça do Rio aceita segundo pedido de recuperação de empresa pela nova lei de falências”: <http://agenciabrasil.ebc.com.br>. Matéria da Gazeta Mercantil, “Justiça acata pedido do estaleiro Caneco” disponível em: <http://www.newslog.com.br>. Acesso em 07/11/2010.

Outro trabalhador do Estaleiro Rio Nave, Jesus Cardoso, reafirma que a não realização do leilão prejudica a todos.

A Rio Nave agora arrumou um sócio, da STX, que é uma multinacional coreana, mas a parte de navegação é norueguesa. Mas ainda tem problema no espaço físico. Você tem um dono, que não é um dono, que paga um aluguel. A Rio Nave não sabe se amanhã vai estar ali então ninguém vai investir naquele espaço físico sem saber quem é o dono e quem vai ser o dono. Se fabrica as coisas lá mas sem saber quando vai ser encerrado. Então a Rio Nave trabalha por obra. Vai ser assim até o leilão, até alguém ganhar o leilão. E se vai ser a própria empresa ou outra. (Jesus Cardoso, 29/05/2012)

Para o procedimento do leilão, os bens do estaleiro Caneco foram avaliados em R\$ 371.030.547,62. A lista inclui imóveis, maquinários e equipamentos como guindastes, pontes rolantes, linha de painelização, entre outros, todos em situação de grande desgaste.

Desde a avaliação, foram realizadas ações em sequência pelo governo do Rio de Janeiro tentando obstruir o leilão. A data para este acontecimento foi marcada em 5 de julho de 2012, pela juíza Maria da Penha, e publicada no Diário Oficial do dia 10 de julho. Em 11 de julho, o governo do estado iniciou um processo administrativo para transformar o local onde está situado o Caneco em área de utilidade pública, em favor da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin). A intenção atual do governo é transformar a região no Distrito Industrial Naval.<sup>263</sup>

Em 16 de agosto, o desembargador Custódio de Barros Tostes confirmou o leilão em segunda instância, após análise do recurso da Rio Nave, que arrenda o pátio. A nova decisão saiu no Diário Oficial do dia 20 de agosto. Em 21 de agosto, o governador Sérgio Cabral assinou o decreto desapropriando o local.

---

263. Informações obtidas por entrevistas e pela imprensa. Ver por exemplo site G1 "Desapropriação de Estaleiro Caneco por Cabral é contestada na Justiça" [www.g1.globo.com](http://www.g1.globo.com). Acesso em 28/11/13.

Diante dessas ações, a juíza decidiu intimar o estado a explicar os motivos e circunstâncias da decisão. Em resposta, o estado afirmou que tomou a medida por não acreditar que o leilão fosse ocorrer e pelo fato das empresas que atuam na planta não terem o seu “direito” de prioridade considerado. A Procuradoria Geral do Estado acrescentou que tem prazo de cinco anos para concluir a desapropriação amigável.

Administradores judiciais da massa falida<sup>264</sup> afirmam que com a desapropriação todos serão prejudicados, com exceção da Rio Nave, que briga judicialmente para permanecer no local e cancelar a venda. Já o Sindimetal comemorou a decisão. Para o atual diretor do setor naval do Sindicato, “a desapropriação é uma conquista para os trabalhadores, que agora têm perspectiva concreta de receber seus direitos”. Para o diretor do Sindimetal e operário do Rio Nave, Jesus Cardoso, que também comemorou a decisão, o Sindicato busca principalmente a manutenção dos empregos atuais e a ampliação dos direitos, independente de quem venha a assumir o Caneco.

O decreto do governo do estado ocorreu em meio à campanha salarial do Sindicato e foi usada como um exemplo de vitória, de mobilização das suas bases.<sup>265</sup>

O Sindicato afirma que com a desapropriação a dívida com os trabalhadores do Caneco será quitada mais rapidamente. No entanto parece estar mais preocupado com a manutenção dos empregos existentes atualmente no Estaleiro Rio Nave e demonstra, através das suas declarações e postura em relação ao leilão, que tem preferência para que esta empresa continue explorando a planta.<sup>266</sup>

---

264. Os porta-vozes contrários a essa ação do governo foram os advogados Wagner Nascimento e Bruno Rezende.

265. Jornal Meta Ano 96, Edição n. 117, setembro de 2012.

266. Já levantamos anteriormente uma reflexão sobre a preocupação sindical com a sua base atual e não com os trabalhadores já demitidos. Tal questão é também confirmada aqui.

### **8.2.1 - Ações individuais dos trabalhadores do Caneco**

No período em que o estaleiro praticamente paralisou suas atividades, na década de 1990, grande parte dos trabalhadores entraram com ações na Justiça do Trabalho. As entrevistas realizadas pela pesquisa indicam que o Sindicato estimulou-os a procurarem o setor jurídico sindical para que através dele recorressem de forma individual aos seus direitos indenizatórios e trabalhistas. Neste período, em que Justiça do Trabalho não vinha acolhendo as ações coletivas impetradas pelos sindicatos, a estratégia do Sindimetal-Rio foi respaldar e assessorar os trabalhadores na entrada de ações individuais, por mais que demandassem praticamente a mesma coisa: pagamento das verbas rescisórias e salários em atraso. A situação era de muita dificuldade e eles buscavam a Justiça por, em suas palavras, não possuírem outra saída:

Eu cheguei no Sindicato para fazer rescisão não tinha nem o dinheiro de passagem. O Estaleiro Caneco não depositou nada. Não tinha outro jeito, eu tive que entrar na Justiça (...) Nesse período eu fazia biscate de pedreiro, servente, botei a mulher para trabalhar, tirei o garoto da escola. Isso de 1997 até 2002. Em 2002 eu voltei a trabalhar na Eisa, 6 meses... eu trabalhei na Eisa e da Eisa me mandaram para a Rio Nave. Como eu já estava aposentado aí vim fazer biscate. Entrei avulso... tinha muito conhecido que trabalhava aqui, aí vim através disso. Tem muita gente do Caneco que foi para a Rio Nave. Deve ter uma base aí de 30%.” (Sebastião, ex-operário naval do Estaleiro Caneco e atualmente do Estaleiro Rio Nave, 18/01/2012)

Nossa pesquisa indica que de fato o Sindicato, na época, procurou convencer os trabalhadores a entrarem na Justiça através

do seu setor jurídico, mas muitos optaram por procurar assistência privada, mesmo que o atendimento sindical fosse gratuito. Como destacou Pedro Batista:

Os trabalhadores na maioria entraram na Justiça, mas alguns não entraram. Eu não entrei. Acho que uns 200 não entraram. E hoje, pelo que eu sei, os que entraram vem recebendo gradativamente dois mil, quatro mil e até seis mil... Recebendo suas indenizações devido o arrendamento do pátio. O Sindicato ajudou na entrada na Justiça mas os trabalhadores são avessos ao Sindicato (...). Alguns entraram com particularidades. (Pedro Batista, 29/03/2012)

Apenas os trabalhadores que entraram na Justiça no período estão recebendo as verbas reclamadas. Os outros, por mais que também possuam créditos a receber, passados cinco anos desde a demissão, são impedidos legalmente de recorrer ao judiciário. Segundo Sebastião, ex-operário do Caneco:

A juíza é que recebe o dinheiro da locação que vai para uma conta que tá vinculada à Justiça e esse montante ela divide entre os funcionários do Caneco. Ela faz um montante e paga os trabalhadores e credores. Ela fez agora um montante de quatro mil pra todo mundo que ficou pra trás (...) Aí quem tá pendente vai diminuindo. Ela divide entre os que estão com ação na Justiça. Quem não botou na Justiça já era. Passou cinco anos, perdeu. (Sebastião, ex-operário naval do Estaleiro Caneco e atualmente do Estaleiro Rio Nave, 18/01/2012)

A maior parte dos recursos recebidos pelo Estaleiro, no período de inatividade, vinha do arrendamento do pátio. Vários reclamaes trabalhistas, especialmente o de valores mais baixos, foram

quitados antes da decretação da falência do Estaleiro em 2006 e da paralisação das atividades do Caneco em 1997.

A dívida era grande. Como é até hoje. Ninguém pagou. A dívida trabalhista, ninguém pagou. A gente recebe é rendimento do Estaleiro, que está arrendado para a Rio Nave e esse dinheiro está sendo depositado. Como não tem ninguém para prender esse dinheiro um funcionário daí de dentro, Luiz Guimarães, vulgo Rarrau, conseguiu com a juíza lá, pegar esse dinheiro e começar a abater a dívida. É onde está se pagando. O Rarrau tá aqui dentro, ele é a pessoa mais certa para te dar essa entrevista. Se ele falar a verdade ele vai falar o que eu estou falando. Por que ele que é o responsável pelo processo, ele que tem contato com a juíza, ele que é o administrador (...). Ele é o funcionário cabeça. (Sebastião, ex-operário naval do Estaleiro Caneco e recém demitido do Estaleiro Rio Nave, 18/01/2012)

O operário naval Luiz Guimarães (Rarrau), diretor do Sindimetal e que trabalha no estaleiro há cerca de 45 anos, assumiu posição de destaque na intermediação entre os trabalhadores e a Justiça. Segundo ele cerca de 1.503 funcionários do Caneco entraram com ações na Justiça do Trabalho.<sup>267</sup> E 268 processos ainda não tinham sido saldados em agosto de 2013. Cerca de 100 destes eram de viúvas dos operários navais que faleceram sem ter acesso aos seus direitos. A previsão para a quitação de todos os passivos trabalhistas é o ano de 2014.<sup>268</sup>

---

267. Informações confirmadas através da imprensa e do setor jurídico do Sindimetal-Rio.

268. Declaração coletada no Seminário de Balanço de Planejamento Estratégico do Sindimetal-Rio, em 05/08/2013. Tentamos diversas vezes realizar uma entrevista formal com Rarrau, mas ele ou desmarcava em cima da hora ou não comparecia. Conseguimos apenas realizar conversas informais com este trabalhador durante almoços e intervalos entre uma reunião e outra. Rarrau não se mostrava à vontade em falar, apesar da insistência desta pesquisadora.

Temos que divulgar para aqueles companheiros [do Caneco] por que mesmo com aquela crise [da indústria naval] o Sindicato não morreu e que aquele compromisso que eu fiz com eles não acabou.. Eu tô muito feliz hoje, eu fico muito alegre que como diretor do Sindicato naquela luta eu não cansei e nós tivemos vitória. Por que dos 1.503 funcionários, hoje tá faltando 268 funcionários para ser quitados. Daquela época até hoje só espólio, são 100 viúvas. Mas falta 168 para quitar suas dívidas trabalhistas, pra encerrar todas aquelas dívidas trabalhistas do estaleiro Caneco que ficou pra lá depois que sumiram os patrões (...) Não foi fácil mas a gente com fé em Deus tá fazendo isso e isso aí eu tenho certeza que vai ser uma história, uma marca para o Sindicato. Um estaleiro daquele, com aquela dívida, a gente venceu (...). (Luiz Guimarães (Rarau), 05/08/2013)

Com base nas entrevistas realizadas e no levantamento de processos estimamos que a maioria das 1.503 ações individuais foram encaminhadas pelo departamento jurídico do Sindicato. Os trabalhadores entrevistados afirmaram que a procura por advogados particulares se deu em virtude de motivos diversos: a desorganização do setor jurídico sindical, a desconfiança com o Sindicato e contato direto com advogados trabalhistas. Apenas uma advogada, Maria Aparecida Pereira de Moraes, ficou responsável por cerca de 300 dissídios individuais. Atualmente falta a quitação de apenas 70 deste montante.<sup>269</sup>

Esta advogada, inversamente ao Sindimetal, se manifestou contra a decisão do governo do estado em desapropriar a área do Estaleiro Caneco, alegando que os trabalhadores seriam lesados. Informou também que ia entrar com ação popular em nome de seus clientes contra o governo.

---

269. Informações obtidas através de entrevistas e confirmadas pela imprensa. Ver por exemplo: Site G1 "Desapropriação de estaleiro Caneco por Cabral é contestada na Justiça" Atualizado em 27/09/2012. [www.g1.globo.com](http://www.g1.globo.com). Acesso em 28/11/2012.



São pendências que se arrastam há mais de 15 anos. O processo foi organizado, vieram os recursos, a avaliação do patrimônio e a data do leilão foi marcada. Às vésperas de acontecer, veio a desapropriação. Pensei que fosse o final da novela Caneco. Mas não foi. (Maria Aparecida Pereira de Moraes, em declaração ao G1, publicado em 27/09/2012).<sup>270</sup>

Os processos, mesmo encaminhados pelos advogados do Sindicato, foram distribuídos em diferentes Varas do município do Rio de Janeiro. Tivemos acesso a partes de alguns deles e selecionamos quatro que ilustram diferentes perfis de desenvolvimento da ação.<sup>271</sup> Dois foram realizados antes do encerramento das atividades da empresa. Outros dois após 1997, quando a empresa praticamente não desenvolvia atividades.

No processo de Agilson Teixeira de Paula<sup>272</sup>, encaminhado pelo setor jurídico do Sindicato em 1999 através da advogada Heloisa Guimarães Rodrigues e distribuído 25ª Vara Trabalhista, o trabalhador teve sentença favorável publicada em 1999, cálculos feitos, mas não conseguiu receber o que lhe era devido. Foram realizadas tentativas de execução da sentença, através de penhora de bens e leilão, mas na ausência de licitantes foi expedida uma certidão de crédito com todos os valores pleiteados pelo trabalhador. No entanto, o processo foi arquivado em 2007. O Sindicato não sabe afirmar o porquê do arquivamento, mas supõe que o trabalhador não tenha voltado ao setor jurídico para acompanhar seu processo e ele tenha se perdido.<sup>273</sup>

---

270. Site G1 "Desapropriação de estaleiro Caneco por Cabral é contestada na Justiça" Atualizado em 27/09/2012. <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/09/desapropriacao-de-estaleiro-caneco-por-cabral-e-contestada-na-justica.html>. Acesso em 28/11/2012.

271. Ter acesso e analisar esses processos no Sindimetal-Rio não foi tarefa fácil, tanto pela burocracia que envolve a relação entre pesquisadores e o Sindicato quanto pela ausência de partes importantes dos processos. Nenhum deles estava completo. Pudemos, entretanto, ter acesso ao curso percorrido pela maioria deles, solicitando que o departamento jurídico do Sindicato, através do sistema Datavenia, imprimisse os dados de seu andamento.

272. Processo: 0057600-86.1999.5.01.0025

273. Após nossa pesquisa o processo voltou à mesa das advogadas que ficaram de investigar o que ocorreu.

Já no processo de Teobaldo Barbosa Filho<sup>274</sup>, que veio a ser diretor do Sindimetal-Rio e atualmente compõe o Grêmio dos Aposentados, o desfecho foi diferente. O trabalhador teve seu processo encaminhado pelo setor jurídico sindical em 18/12/1997. Este, distribuído em 17/02/1998 à 27ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro e julgado procedente em partes em 28/07/1998. O trabalhador não teve incluído nos cálculos tudo o que solicitou. No ano de 2002 a empresa propôs um acordo que veio a ser aceito pelo trabalhador, mesmo que para ganhar menos do que foi estabelecido. A partir de então Teobaldo passou a receber de forma parcelada o valor acordado. O processo foi arquivado em 18/04/2013.

Em outro processo, encaminhado logo no início da crise do Caneco (1994) e distribuído na 24ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro, Manoel Joaquim Figueira da Silva<sup>275</sup> obteve em 1996 o pagamento em juízo de R\$ 3.319,88. O autor da ação solicitou Cz\$ 1.000.000,00 mais Cz\$ 280.000.00 por custas, o equivalente a R\$ 4.655,70.

Num processo encaminhado também antes da paralisação das atividades da empresa e distribuído à 38ª Vara Trabalhista<sup>276</sup>, o trabalhador Edson Borges dos Santos realizou um acordo em 28/07/1997 com o pagamento de R\$ 6.200,00.

Apenas os trabalhadores que encaminharam os processos antes de 1997 tiveram maior agilidade no julgamento dos casos e no pagamento das verbas devidas. Os outros, que entraram com a ação após o encerramento das atividades do Estaleiro fizeram acordos, receberam certidões de créditos e tiveram suas dívidas quitadas, na totalidade ou em parte, anos depois. Na maioria dos casos, receberam menos do que solicitado.

---

274. Processo: NJ.0231600-30.1997.5.01.0027

275. Processo: NJ.0016800-92.1994.5.01.0024

276. Processo NJ.0058900-15.1997.5.01.0038

### 8.3 – Judicialização ativa do Sindimetal-Rio

Neste último capítulo analisamos a *performance* do Sindimetal-Rio em dois casos da indústria naval carioca. No primeiro, que tivemos o privilégio de acompanhar *in loco* através do método da observação participante, o contexto era de recuperação do setor naval e crescimento do emprego no Rio de Janeiro. Pudemos perceber que o Sindicato buscou primeiro esgotar todas as possibilidades de negociação com a empresa. Teve inclusive certo controle sobre as verbas arrecadadas pelo Estaleiro, com o objetivo de garantir o pagamento dos trabalhadores no auge da crise do Sermetal. Em seguida, promoveu uma denúncia ao Ministério Público do Trabalho e solicitou um Termo de Ajustamento de Conduta ao Sermetal. Uma resposta efetiva do MPT, contudo, demorou a ocorrer. O Sindicato realizou paralisações, greves, piquetes e manifestações no Estaleiro e no MPT, sem conseguir que os direitos dos trabalhadores ao salário fosse garantido.

Apenas quando se viu “sem alternativas” o Sindicato ativou a Justiça do Trabalho através de uma ação coletiva de rescisão indireta. As mobilizações e negociações continuaram e passaram a incluir em sua rota o TRT-RJ e atores da Justiça. O Sindicato as realizava com o objetivo de “sensibilizar e pressionar” a JT.

Nossa pesquisa de doutorado indicou ainda que, todo o processo de criação da Sermetal e tentativa de retirada desta empresa do pátio do antigo Ishibrás, havia uma estratégia do empresário que explorava a planta anteriormente, Nelson Tanure, e de outros grupos econômicos interessados em aproveitar o potencial produtivo do Estaleiro nesse momento de retomada.

No segundo caso, do Estaleiro Caneco, que tem como palco principal a década de 1990, o Sindicato explorou num primeiro momento as ações de confronto direto com o patronato mas, quando a empresa praticamente paralisou suas atividades, buscou as negociações para mantê-la em funcionamento. O contexto econômico era de retração do setor naval e aumento substantivo

dos índices de desemprego. No âmbito judicial, a JT vinha rejeitando ações coletivas que tivessem os sindicatos como substitutos processuais. Por isso a estratégia do Sindimetal foi estimular que os trabalhadores dessa empresa entrassem com ações individuais no judiciário trabalhista, para terem seus direitos cumpridos. A opção de judicializar esse conflito foi também considerada a “única saída”. A Justiça, mesmo criticada, permanecia sempre no horizonte de possibilidades do Sindicato.

A “judicialização ativa” realizada pelo Sindicato dos Metalúrgicos e pelos trabalhadores em ambos os casos envolveu uma grande diversidade de ações: assessoria sindical para a instauração de dissídios individuais, tentativa e instauração de ação coletiva tendo o Sindicato como substituto processual, denúncias ao Ministério Público do Trabalho, reuniões com atores da justiça trabalhista e manifestações em espaços do Judiciário, com o objetivo de pressionar e sensibilizar a justiça trabalhista. Foram também combinadas a paralisações e piquetes, que potencializavam a judicialização e eram potencializadas por ela.

Os casos estudados mostram, por um lado, a continuidade desta “judicialização ativa” das relações de classe por parte dos operários navais e do Sindimetal-Rio, e por outro, a renovação de algumas performances de luta sindical, realizadas através dos instrumentos legais disponíveis em cada período histórico. Evidenciam que a ação coletiva destes trabalhadores vem sendo promovida através de instrumentos variados e em alguns momentos inovadores. Tais inovações, entretanto, se deram de forma circunscrita ao mesmo *repertório* de luta que vem sendo explorado por este grupo operário desde o início do século XX. Seguiu portanto, uma continuidade que caracteriza há tempos o *repertório* de ações coletivas desses trabalhadores.



## CONCLUSÃO

Como vimos no primeiro capítulo, a indústria naval envolve a produção de uma mercadoria complexa e de alto valor agregado, conectada a uma cadeia produtiva ampla, que inclui o segmento navieças, o setor eletro-metal-mecânico e as áreas de conhecimento especializadas em inovação. Desenvolveu-se em todo o mundo de forma extremamente dependente dos subsídios e estímulos estatais e das demandas do próprio Estado, como cliente e armador de navios. Os países que não adotaram uma estratégia de produção conectada aos anseios e aos benefícios dos Estados, acabaram fracassando neste segmento.

O setor é também liderado por grandes monopólios internacionais desde o início do século XX, o que não impediu – como vimos no caso nacional – de outras empresas também operarem com certa importância nas realidades locais. Contudo, é de se considerar que a complexidade da indústria naval e a necessidade de liquidez para atuar em diferentes frentes de produção favoreceram fusões, falências de empresas e a concentração do segmento entre os grandes grupos produtores.

Vimos ainda que a retração industrial identificada em alguns períodos não se deu de forma homogênea e na mesma época entre os países produtores. O período de auge da Coreia do Sul, do Brasil e da Argentina, por exemplo, foi o de crise mais aguda da Inglaterra, da Alemanha, da Suécia e da França. Por isso, a comum afirmação de que “a década de 1970 foi o momento de crise da indústria naval” precisa matizar diferentes aspectos da produção deste setor em perspectiva global.

Da mesma forma, classificar que esse período inaugurou uma nova fase da indústria pautada na realocização (da Europa para a Ásia) ou na reestruturação (dos modelos britânicos e alemães para o modelo japonês) também merece uma discussão mais cui-

dadosa. Considerar apenas a quantidade de tonelada de porte bruto produzida por país mascara o real valor agregado da produção e a complexidade tecnológica que envolve a indústria no período pós-anos 1980.

No Brasil, o setor naval, como na maioria dos países, também se desenvolveu de forma extremamente atrelada aos impulsos, subsídios e planos estatais. O Estado agiu não só como financiador, mas também como principal cliente do setor. Quando os apoios e os subsídios cessavam, a indústria sofria um processo de retração. Aqui, destacaram-se principalmente o Plano de Metas do governo JK, que adotou um padrão de industrialização pautado na internacionalização e na liberalização; os Planos de Construção Naval dos militares, que mesclaram posturas ora nacionalistas, ora liberalizantes e também contribuíram para a internacionalização do setor; e o Promef (2004) do governo federal que, apesar de manter a dependência internacional no conteúdo tecnológico, promoveu o crescimento da indústria a partir de uma tática fincada nos interesses nacionais e nas demandas da Petrobras.

Embora houvesse a existência de grupos nacionais no Brasil tanto no início da organização da indústria naval pesada na década de 1950 quanto no período da retomada dos anos 2000, a dependência financeira e tecnológica às grandes associações internacionais foi constante após o desenvolvimento da indústria naval pesada. Estas, que tiveram como principais expoentes no país o Ishibrás e o Verolme até a década de 1980, voltaram à cena nacional na retomada do setor de forma independente (como o Chouest-Navship e o Keppel, por exemplo) ou associadas ao capital nacional (como a Samsung e IHI no Atlântico Sul, a Jurong no Mauá e a STX no Rio Nave).

Vimos ainda que, no contexto de retomada da indústria nos anos 2000, o Rio de Janeiro, por variados motivos, apresentou dificuldade em atrair financiamento para as plantas mais antigas, como as dos estaleiros Caneco e Ishibrás, que acabaram sendo transferidas para outros grupos econômicos nacionais. A história desses estaleiros, que se portaram como indústrias fundamentais do setor no século XX, se confunde com a história da própria indústria naval no Brasil devido à sua relevância.

Os trabalhadores, ao longo de todo esse período, atuaram por conquistas sociais para a categoria, mas também em prol dessa indústria dependente do Estado, estimulando, por isso, os investimentos e os subsídios estatais. Protagonizaram momentos de embate, repressão, conciliação, imposição da Justiça do Trabalho e ativação da mesma para o cumprimento de seus direitos ou para “sensibilizá-la” e “pressioná-la” a seu favor.

No capítulo quatro ressaltamos a importância dessas lutas dos operários navais e dos trabalhadores brasileiros em geral para a consolidação de uma legislação protetora do trabalhador. Longe de ter sido um elemento outorgado, a construção das leis trabalhistas e a efetivação de direitos sociais envolveram embates de diferentes matizes da relação entre capital e trabalho. A estruturação da Justiça do Trabalho, a aprovação da Constituição de 1988 e do novo perfil do Ministério Público foram também reflexos desse processo de lutas e da correlação de forças de cada período.

Neste mesmo capítulo nos contrapomos a duas ideias correntes nas ciências sociais: 1. a de que vivemos no Brasil, após a Constituição de 1988, um processo novo de judicialização das relações de classe; e 2. a de que os conflitos entre capital e trabalho não mais se defrontam primordialmente através de instituições coletivas, como os sindicatos, mas o fazem principalmente pela mediação da Justiça e seus atores, numa nova arena de conflito.

Sobre a primeira ideia argumentamos que se de fato existem elementos novos (como o protagonismo do Judiciário e do MP, as ACPs, Adins, a Constituição de 1988 e a consolidação das instituições democráticas no Brasil) que indicam o início de um longo processo de judicialização das relações sociais e da política no Brasil, no âmbito das relações trabalhistas o quadro é diverso. Nossas relações de classe sempre foram judicializadas, desde antes da década de 1940.

Sobre a segunda, defendemos que capital e trabalho ainda se defrontam diretamente com diferentes níveis de combatividade, por parte dos sindicatos de trabalhadores. Tal combatividade, evidentemente, varia de acordo com a conjuntura, e a mediação pela Justiça compõe, há tempos, mais uma das estratégias possíveis de luta sindical.



Da mesma forma, essa mediação judicial no conflito trabalhista não é somente colocada de forma impositiva, mas acionada voluntariamente pelos atores coletivos e individuais desses dois campos antagônicos.

Consideramos que os sindicatos classistas realizam uma *judicialização ativa* da Justiça do Trabalho. Esta se dá quando decidem judicializar um conflito a partir da avaliação das vantagens e desvantagens que ela pode propiciar, mas também quando a Justiça trabalhista é chamada pelo patronato. Neste caso, os sindicatos ativam o Judiciário, mesclando ações de visibilidade (como passeatas, manifestações, greve) e diálogo para colocá-la a seu favor. Nos capítulos cinco, seis e sete procuramos defender estes argumentos a partir das nossas e de outras pesquisas sobre o tema.

No capítulo cinco apresentamos estudos que evidenciam o antigo processo de judicialização das relações de classe no Brasil, que ocorreu mesmo antes da CLT (1943) e da Justiça do Trabalho (1941). Argumentamos que se desde a década de 1990 vive-se uma redução dos dissídios de natureza coletiva, tal redução não significa que estes deixaram de ter importância para os sindicatos – já que continuam sendo acionados – ou que esta diminuição levará necessariamente à extinção deste tipo de dissídio em função do desuso. Mostramos, através de dados da série histórica do TST (1941-2012) e de nossa pesquisa de campo, que as décadas de 1980 e 1990 representaram períodos de ascensão deste tipo de dissídio (em parte pela própria estratégia sindical) e também no período imediatamente posterior. Em reação a esse crescimento, ações bem-sucedidas do TST trataram de limitá-los. Nesse contexto, o MPT surgiu como alternativa aos sindicatos para a defesa dos direitos coletivos dos trabalhadores, especialmente nos casos que envolvem meio ambiente de trabalho e terceirizações ilícitas.

Evidenciamos ainda que sindicatos e centrais sindicais investem progressivamente na qualidade técnica de seus assessores e departamentos jurídicos. Por mais que a assessoria judicial trabalhista seja uma obrigação dos sindicatos, estes ampliam o escopo dessa assistência para o setor previdenciário, utilizam as

reivindicações no âmbito legal como bandeiras de luta divulgadas em seus materiais de comunicação, trabalham para garantir um atendimento de qualidade aos trabalhadores, e até estimulam que estes entrem com ações coletivas e individuais na Justiça trabalhista. A “explosão dos dissídios individuais” do final da década de 1980 esteve, portanto, também ancorada numa estratégia coletiva sindical.

No capítulo seis procuramos apresentar a judicialização das relações de classe na história dos operários navais cariocas e dos seus sindicatos, o Sindicato dos Operários Navais (até 1964) e o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro depois. Levantamos um quadro geral do *repertório de ações coletivas* desses trabalhadores, com atenção especial para as suas *performances* em relação à Justiça e ao Ministério Público do Trabalho. Este quadro evidenciou um repertório rico (embora limitado) que envolve diferentes estratégias de luta e uma *judicialização ativa* da JT, ocorrida de forma mais intensa em alguns períodos (1950-1965; 1975-1985; 1995-2012) e, em outros, menos (1965-1975, na fase mais dura do regime militar; 1985-1995, época de aguda crise econômica).

Os patrões, por outro lado, também procuraram judicializar o conflito de classe, principalmente nos casos envolvendo paralisação do trabalho. Nesses contextos, o Sindicato respondeu igualmente de forma ativa, realizando passeatas até o TRT-RJ e fazendo reuniões com atores da Justiça na tentativa de colocar o Judiciário trabalhista contra os patrões.

No capítulo sete caracterizamos o setor jurídico do Sindimetal-Rio e a relação deste Sindicato com o MPT e a JT. Demonstramos que, embora o Sindicato tenha constituído ao longo da sua história composições majoritárias de grupos políticos mais ou menos favoráveis à intermediação da Justiça nas relações laborais – o que de fato influenciou uma intensidade maior ou menor de judicialização dos conflitos – em todos os momentos o setor jurídico recebeu investimentos prioritários, a Justiça cumpriu seu papel e foi ativada

especialmente nas situações qualificadas como limites.<sup>277</sup>

No capítulo oito, ao analisarmos em detalhes dois casos da indústria naval carioca, demonstramos que até chegar à ativação do Judiciário trabalhista, o Sindimetal explorou diferentes *performances* e, ao ativá-lo, estas não cessaram.

No caso Sermetal, o Sindicato entrou como substituto processual de praticamente todos os trabalhadores em atividade no Estaleiro e propôs a rescisão indireta do contrato de trabalho desses operários visando garantir, de imediato, o pagamento do FGTS. Uma “justa causa” num patrão – antes operário – que não cumpria seus deveres. Esta estratégia só se deu após a tentativa de diversas outras (incluindo também a ativação do MPT), quando os operários estavam numa situação-limite e não havia alternativas aparentes, segundo os sindicalistas.

No caso Caneco, ações de confronto foram provocadas na empresa antes do seu encerramento, levando inclusive à prisão o presidente do Sindicato. No entanto, quando o estaleiro fechou as portas e praticamente paralisou as atividades, o Sindicato mais uma vez se disse sem alternativas e, vendo-se impedido de promover uma ação coletiva, como substituto processual, estimulou que os trabalhadores entrassem com dissídios individuais contra a empresa através do auxílio do Departamento Jurídico sindical.

A pressão exercida pelo capital foi marcante em ambos os casos. Na planta do estaleiro Ishibrás, foi o patronato que articulou a formação da Sermetal Estaleiros junto à comissão de fábrica para se ver livre dos passivos trabalhistas. Posteriormente, lado a lado com o Estado, agiu para minimizar a atuação daquela empresa na planta com a intenção de abrir espaço para a Petrobras ou para outras empresas de maior porte, visando maximizar os lucros e desconsiderando a situação dos trabalhadores. Na planta do Caneco, o leilão também vem sendo adiado para favorecer a empresa que arrenda atualmente as instalações do antigo Estaleiro e, em virtude disto, a totalidade dos trabalhadores demiti-

---

277. A avaliação de uma situação pode ser considerada “limite” para uns e não para outros. Nossa pesquisa não buscou avaliar ou julgar se de fato as situações eram tão críticas quanto concluíam os dirigentes sindicais e trabalhadores. Partimos aqui de um quadro já dado por esses atores quanto a tal aspecto.

dos nos anos 1990 ainda não obteve o conjunto de seus créditos pendentes. Também por esses motivos concordamos com E. P. Thompson (1987b, p. 350-351) em sua análise sobre a Justiça. A mediação da lei e dos tribunais configura patamares de conflitos diferentes dos existentes no caso de ausência de arbitragem legal, em que o poder econômico se imporia de forma ainda mais direta (THOMPSON, 1987, p. 350-351). Sem a mediação da Justiça, a situação desses trabalhadores seria ainda mais difícil.

A “judicialização ativa” realizada pelo Sindimetal-Rio foi principalmente um instrumento de garantia de direitos já conquistados, mas burlados pelos empregadores. Estes se valeram especialmente dos momentos de baixo crescimento produtivo e aumento do desemprego para elevarem as suas taxas de lucro à custa dos trabalhadores. Burlaram a lei ampliando a jornada de trabalho, cortando e atrasando salários, benefícios e direitos para garantir seus rendimentos. Os trabalhadores e o Sindicato, por sua vez, iam à Justiça para dar continuidade, no espaço legal, à sua luta permanente.

Assim, consideramos que mais do que apenas “transferir” para o Judiciário o conflito capital x trabalho, os sindicatos utilizam a Justiça principalmente para garantir os direitos – mesmo que mínimos – dos trabalhadores e para potencializar sua ação, procurando promover esse confronto em condições aparentemente mais favoráveis – amparados pelas leis que eles mesmos, enquanto classe, ajudaram a conquistar.

Diante desse quadro as greves, paralisações e ações de confronto no ambiente de trabalho não perdem papel. Ao contrário. Potencializam e são potencializadas pela “judicialização ativa” dos conflitos de classe.

A relação dos atores sociais pesquisados e a Justiça é permeada por um confronto constante que pressupõe perdas e ganhos, aproximações e distanciamentos, e a avaliação de *performances* válidas ou não, dentro de um *repertório* limitado – mas passível de mudança – de ações coletivas de confronto. Não consideramos esses trabalhadores e sindicalistas como atores passivos, que não compreendem seus objetivos enquanto classe. Ao contrário, eles

avaliam as condições possíveis de sua luta, analisam a estrutura de oportunidades disponível e agem dentro de um cenário de confronto considerado exequível, valendo-se da Justiça quando avaliam que não há outra possibilidade de ganho real.

A ambiguidade visualizada por esta pesquisa na relação entre o Sindimetal-Rio e o Judiciário trabalhista é demonstrada também em pesquisas sobre outras organizações coletivas de classe apresentadas no quinto capítulo (SOARES, 2013; CARELLI & VALENTIM, 2006; ARTUR, 2013) e nos parece sugerir uma tendência geral que caracteriza a relação complexa entre sindicalismo e Justiça.

O Ministério Público do Trabalho, apesar de também eventualmente carregar um certo grau de ambiguidade na visão dos trabalhadores e dos sindicalistas, é visto muito mais como um instrumento disponível para potencializar a ação sindical na luta em defesa dos direitos coletivos dos trabalhadores.

Ambos, entretanto, Justiça do Trabalho e Ministério Público do Trabalho, são considerados pelos sindicalistas – de forma consciente ou não – como instituições em disputa, já que as ações e os procedimentos no âmbito jurídico, observados através desta pesquisa, foram acompanhados de mobilizações de massa, articulações políticas e pressões diversas.

A judicialização, apesar de constante, é criticada por todos. Pelos patrões, que querem negociar diretamente com o trabalhador para exercer poder sobre ele e angariar acordos muitas vezes abaixo do que a legislação estipula. Por sindicalistas, que acreditam na sua força e na sua capacidade de garantir direitos acima da lei, e por atores da própria Justiça que julgam ser necessário estimular a negociação autônoma das classes e racionalizar o apelo ao Judiciário, diminuindo o número excessivo de processos a julgar e a rever. Patrões, empregados e sindicatos, no entanto, desde o início do século XX, continuam recorrendo a ela.

Os grupos operários estudados seguiram por mares ora indomáveis, ora bravios, nunca calmos. Mostraram que, mesmo nos momentos mais críticos da economia no setor naval e de baixa capacidade sindical, era preciso navegar, recorrendo a mobilizações de confronto, mas também à ativação da Justiça, à conciliação e ao

conflito com patronato e Estado. Seguiram sua jornada adotando *performances* novas, mas principalmente explorando o seu limitado *repertório* de conflito, na sua luta “justa” por direitos. Evidenciaram, assim, o ambíguo e complexo quadro que marca a história da relação entre sindicalismo e Justiça. História que está longe de terminar aqui.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Giovanni. **Novo (e Precário) Mundo do Trabalho**. São Paulo: Editora Boitempo, 2000.

\_\_\_\_\_. **Dimensões da Globalização**. São Paulo: Editora Praxis, 2001.

ALEMÃO, Ivan. “Justiça sem mérito? Judicialização e Desjudicialização da Justiça do Trabalho”. **Revista Justiça do Trabalho**, HS Editora, ano 20, n. 239, nov. 2003. Disponível em : <http://ivanalemaouff.blogspot.com.br/p/artigo-justica-sem-merito.html> Acesso 16/11/2013

\_\_\_\_\_. As reformas do modelo de relações de trabalho e o controle do sindicalismo”. **Revista Justiça do Trabalho**, HS Editora, ano 21, n. 245, maio de 2004. Disponível em: <http://ivanalemaouff.blogspot.com.br/> Acesso 21/11/2013

\_\_\_\_\_; SOARES, José Luiz. “Conciliar é legal? Uma análise crítica da aplicação da conciliação na Justiça do Trabalho”. **Revista Justiça do Trabalho**, HS Editora, ano 26, n. 306, jun. 2009.

ALLEN, Jose. Work, workers and labour conflicts in the Shipyards of Bazán/Navantia (1950-2010). **II Workshop In the Same Boat**. Amsterdam, May, 2013.

ALMEIDA, Maria Hermínia T. de. **Crise econômica e interesses organizados: o sindicalismo no Brasil nos anos 80**. São Paulo: Edusp, 1996.



\_\_\_\_\_. O sindicalismo brasileiro entre a conservação e a mudança. In: ALMEIDA, Maria H. T. e SORJ, Bernardo. **Sociedade e política no Brasil pós-64**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

ALONSO, Angela. Repertório, segundo Charles Tilly: história de um conceito. **Sociologia & Antropologia**, v. 02, n. 03, p. 21 – 41, 2012.

AMADEO, Edward e CAMARGO José M. Instituições e mercado de trabalho no Brasil. In: CAMARGO, J. M (Org). **Flexibilidade do mercado de trabalho no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 1996;

ANTUNES, Ricardo. **O novo sindicalismo no Brasil**. São Paulo: Ed. Pontes, 1995.

\_\_\_\_\_. “Trabalho, reestruturação produtiva e algumas repercussões no sindicalismo brasileiro”. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Neoliberalismo, Trabalho e Sindicatos**. São Paulo: Ed. Boitempo, 2002.

\_\_\_\_\_. **Os sentidos do trabalho**: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Ed. Boitempo, 2003.

\_\_\_\_\_. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. São Paulo: Cortez, Ed Unicamp, 1995.

ARAÚJO, Adriane Reis; CASAGRANDE, Cássio Luís; BRITTO PEREIRA, Ricardo José. “Ações Cíveis Públicas no TST: Atuação do Ministério Público do Trabalho e dos Sindicatos em Perspectiva Comparada”. **Cadernos CEDES**, n. 06, IUPERJ, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://www.cedes.iuperj.br/> Acesso em: 12/03/2009.

ARENDT, Hannah. **A condição humana**. 10.ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005.

ARTUR, Karen. **O novo poder normatizador do TST: dissídios individuais, atores coletivos.** São Paulo: LTr, 2013.

AZAIS, C.; CAPPELLIN, P. Para uma análise das Classes Sociais. **BIB**, Rio de Janeiro, n. 35, 1º sem. 1993.

BALTAR, Paulo Eduardo A. **O mercado de trabalho no Brasil dos anos 90.** Tese (Livre-Docência) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

BARSTED, Dennis William V. Linhares. **Medição de forças: o movimento de 1953 e a época dos operários navais.** Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1982.

BARROSO, Marcia. **O teletrabalho em domicílio: reflexões sócio-jurídicas sobre o trabalho à distância.** Dissertação de Mestrado defendida no Programa de Pós-graduação em Sociologia e Direito da Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

BEYNON, Huw. “O sindicalismo tem futuro no século XXI?”. In: SANTANA, Marco Aurélio; RAMALHO, José Ricardo (Orgs.). **Além da fábrica.** São Paulo: Boitempo, 2003.

BIAVASCHI, Magda Barros. **Direito do Trabalho no Brasil – 1930-1942.** São Paulo: LTr, 2007.

BOITO JR., Armando. **O sindicalismo de Estado no Brasil: uma análise crítica da estrutura sindical.** Campinas, Editora Unicamp, 1991.

BOITO JR., Armando. “Reforma e persistência da estrutura sindical” In: \_\_\_\_ (Org.). **O Sindicalismo Brasileiro nos Anos 80.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

BOITO JR., Armando. **O sindicalismo na política brasileira.** Campinas: IFCH/Unicamp, 2005.

BOITO, Armando; MARCELINO, Paula. Crise e recuperação do sindicalismo brasileiro, In: **Strikes and Social Conflicts: Towards a Global Labour**. International Association Strikes and Social Conflict. Lisbon, 2nd edition, p. 77-86, December, 2012.

BRITTO, Fausto; SOUZA, Joseane de. “Expansão urbana nas grandes metrópoles o significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza”. **São Paulo Perspectiva**. São Paulo, v.19, n.4, p. 48-63, Oct./Dec. 2005.

STRÅTH’S, Bo. **The Politics of De-industrialization**: The Contraction of West European Shipbuilding Industry. London, New York, Sidney: Croom Helm, 1987.

BOURDIEU, Pierre. A miséria do mundo. Petrópolis: Vozes, 1997.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos; NAKANO, Yoshiaki. **Inflação e Recessão**. São Paulo: Brasiliense, 1984. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=4822> Acesso 18/07/2013.

CAPPELLETTI, Mauro; GARTH, Bryant. **Acesso à justiça**. Porto Alegre: Fabris, 1988.

CAPPELLIN, Paola. **A experiência dos Núcleos de promoção da igualdade de oportunidades e combate à discriminação no emprego e na ocupação**. Brasil: OIT, 2005. Disponível em: [http://www.mte.gov.br/discriminacao/pub\\_estudo\\_publicacoes.asp](http://www.mte.gov.br/discriminacao/pub_estudo_publicacoes.asp). Acesso em: 07/04/2009

CARDOSO, Adalberto; COMIM, Álvaro. “Câmaras setoriais, modernização produtiva e democratização nas relações de trabalho no Brasil: a experiências do setor automobilístico”. In: VILLAS BOAS, Glaucia; GONÇALVES, Marco Antonio. **O Brasil na virada**

**do século:** o debate dos cientistas sociais. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995.

CARDOSO, Adalberto. **A década neoliberal.** São Paulo: Boitempo, 2003.

CARDOSO JR., José. C.; POCHMANN, Marcio. **Raízes da Concentração de Renda no Brasil:** 1930 a 2000. Brasília / Campinas: IPEA; CESIT, 2000.

CARDOSO JR., José. C. **Crise e Desregulação do Trabalho no Brasil.** Texto para discussão n. 814, IPEA, Brasília, agosto de 2001.

CARELLI, Rodrigo; VALENTIM, João Hilário. “Ministério Público do Trabalho como Instância Extrajudicial de solução de Conflitos e os Sindicatos”. **Cadernos CEDES**, n. 07, IUPERJ, Rio de Janeiro, 2006.

CARNEIRO, Ricardo. **Desenvolvimento em crise:** a economia brasileira no último quarto do século XX. São Paulo: Editora UNESP, IE Unicamp, 2002.

CARVALHO, J. Murilo de. **Cidadania no Brasil:** o longo caminho. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2006.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social:** uma crônica do salário. Petrópolis: Vozes, 2005.

CITTADINO, Gisele. **Poder Judiciário, Ativismo Judicial e Democracia.** Rio de Janeiro: Revista Alceu, 2004.

COLIN, Emerson. **Perfis dos Principais Estaleiros do Mundo.** Centro de Estudos em Gestão Naval, São Paulo, 2006. Atualizado em 2009.

COMIM, Álvaro. A experiência de organização das centrais sindicais no Brasil. In: OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. **O**

**mundo do Trabalho:** Crise e mudança no final do século. Campinas: Cesis, Pagina Aberta, 1994.

CORIAT, Benjamin. **Pensar pelo avesso: o modelo japonês de trabalho e organização.** Rio de Janeiro: Editora UFRJ / Revan, 1994.

COSTA, Hélio. **Em busca da memória:** comissão de fábrica, partido e sindicato no pós-guerra. São Paulo: Scritta, 1995.

DAL ROSSO, Sadi. **O debate sobre a redução da jornada de trabalho.** São Paulo: ABET, 1988.

\_\_\_\_\_. **Jornada de trabalho na sociedade:** o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996.

DEDECCA, Claudio Salvatori. O trabalho no Brasil dos anos 90. **Revista Latinoamericana de Estudios Del Trabajo**, ano 7, n. 14, 2001.

DEMIER, Felipe. Populismo e historiografia na atualidade: lutas operárias, cidadania e nostalgia do varguismo. **Revista Mundos do Trabalho**, v. 4, n. 8, p. 204-229, julho-dezembro de 2012.

DRUCK, Maria da Graça. **Terceirização:**(des)fordizando a fábrica: um estudo do complexo petroquímico. São Paulo: Boitempo, 1999.

OLIVEIRA, Ricardo Gonçalves de; DIAS, Sabrina de Oliveira Moura. Novas e velhas práticas no mundo do trabalho: desterceirização e flexibilização das relações de trabalho. **Revista Pós Ciências Sociais**, v.9, n.18, jul/dez. 2012. Disponível em <http://www.periodicoeletronicos.ufma.br/index.php/rpcsoc> Acesso 10/11/2013.

DIEESE. Taxa de judicialização das negociações coletivas de trabalho no Brasil 1993-2005. **Estudos e Pesquisas**, São Paulo, ano 2, n. 21, jun. 2006.

DURKHEIM, Emile. **A divisão do trabalho social**. 3ª Edição Lisboa: Presença, 1989.

ERICKSON, Keneth Paul. **Sindicalismo no processo político no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1979.

ESPING-ANDERSEN, G. **Social Foundations of Postindustrial Economies**. Oxford: Oxford University Press, 1999.

FAVARIN, Júlio V. R.; ANDERSON, Valdir Lopes; AMARANTE, Rodrigo Mota; Alfonso Pires GALLARDO; PINTO, Marcos M. O. “Desafios para o ressurgimento da cadeia de fornecedores navais no Brasil”. In: **XXI CONGRESSO PANAMERICANO DE ENGENHARIA NAVAL**, 2009, Montevideo. Anais..., Montevideo: 2009. Disponível em: <http://www.gestaonaval.org.br>

FAGNANI, Eduardo (Org). **Como incluir os excluídos?**. CESIT, Carta Social e do Trabalho, 2007. Disponível em [http://www.econ.unicamp.br/Downloads/publicacoes/cesit/Versao\\_integral\\_07.pdf](http://www.econ.unicamp.br/Downloads/publicacoes/cesit/Versao_integral_07.pdf). Acesso em: 20/07/2009.

FILHO, Alcides Goularti. A Trajetória da Marinha Mercante Brasileira: administração, regime jurídico e planejamento. **Revista Pesquisa & Debate**, v. 21, n. 2 (38), São Paulo, p. 247-278, 2010.

---

História Econômica da Construção Naval no Brasil: Formação de Aglomerado e Performance Inovativa. **Revista EconomiA**, v. 12, n. 2, Brasília, p. 309-336, 2011.

---

Estado, Crédito e Planejamento no Desempenho da Indústria da Construção Naval Brasileira 1990–2010, no prelo. Artigo aceito para publicação na **Revista Economia e Sociedade** (UNICAMP. Impresso), 2014.

FILHO, Daniel Aarão Reis. **Ditadura militar, esquerdas e sociedade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

FINA, Véase. Evolución reciente de la industria naval argentina, **Documento de trabajo, Federación de la Industria Naval Argentina**, Buenos Aires, 2001

FOOT Francisco; LEONARDI, Victor. **História da Indústria e do Trabalho no Brasil**. São Paulo, Editora Global, 1982.

FRAGA, Alexandre Barbosa. De substantivo plural a singular: a transformação das classes trabalhadoras em classe operária. **Revista Espaço Acadêmico**, ano VII, n. 82, março 2008. Disponível em: <http://www.espacoacademico.com.br/082/82fraga.htm>. Acesso em: 09/08/2009.

FONTES, Jorge. Shipbuilding industry in Portugal: Labour relation in Mitrena shipyard (1974-1995). **II Workshop In The Same Boat**, Amsterdam, May, 2013.

FONTES, Paulo. **Um Nordeste em São Paulo**: trabalhadores migrantes em São Miguel Paulista (1945-1966). Rio de Janeiro: FGV, 2008

FORTES, Alexandre. **Nós do Quarto Distrito**: a classe trabalhadora porto- alegre e a era Vargas. Caxias do Sul: Edusc-Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

FRASSA, Juliana. Productive and organizational challenges of a State-owned enterprise. The case of Argentinean Shipyard Rio Santiago. **II Workshop In The Same Boat**, Amsterdam, May, 2013.

FUKUYAMA, Francis. **O fim da história e o último homem**. Rio de Janeiro: Rocco, 1992.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação de Cultura, 1964.

FURTADO, Andre Tosi. Mudança Institucional e Política Industrial no Setor Petróleo. **Revista Com Ciência** 10 de dez. de 2002.

\_\_\_\_\_. DUTRA, Luiz Eduardo; PEREIRA, Newton; MARZANI, Bianca. Política de Compras da Indústria do Petróleo e Gás Natural e a capacitação dos Fornecedores no Brasil: o mercado de equipamentos para o desenvolvimento de campos marítimos.” In: **Projeto CTPETRO/ Tendência Tecnológicas**, Rio de Janeiro, 2003, p. 7.

GARAPON, Antoine. **O juiz e a democracia**: o guardião das promessas. Rio de Janeiro: Revan, 1999.

GARCIA CALAVIA, Miguel Ángel. La reprofesionalización del trabajo: ¿una nueva panacea tecnológica. **Sociología del Trabajo**, Nueva Época, n 36. INDEC, Censos Económicos 1974, 1985 y 1994, Buenos Aires, 1999.

GOHN, Maria da Glória. **Novas teorias dos movimentos sociais**. São Paulo: Loyola, 2002.

GOMES, Angela de Castro. **A invenção do trabalhismo**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

\_\_\_\_\_. O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito. Jorge Ferreira (org.). **O populismo e sua história**. Debate e crítica. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.



\_\_\_\_\_. (Org.). **A época dos operários navais**. Laboratório de História Oral. Universidade Federal Fluminense. Disponíveis em [http://www.labhoi.uff.br/sites/default/files/a\\_epoca\\_dos\\_operarios\\_navais\\_angela\\_de\\_castro\\_gomes.pdf](http://www.labhoi.uff.br/sites/default/files/a_epoca_dos_operarios_navais_angela_de_castro_gomes.pdf) Acesso em 14/11/2013.

GONÇALVES JÚNIOR, Mário. **O cancelamento do enunciado 310 do TST**, 2003. Disponível em: < <http://www.mundojuridico.adv.br> > . Acesso em: 10/11/2008.

GORZ, André. **Adeus ao proletariado**: para além do socialismo. Rio de Janeiro: Forense, 1982.

GITAHY, Leda; JESUS, Claudiana Guedes de. Transformações na Indústria de Construção Naval Brasileira e seus Impactos no Mercado de Trabalho (1997-2007). In: **CONGRESSO REDES E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE CABO VERDE**, 10., 2009, Cabo Verde. Anais...., Cabo Verde: 2009.

GITAHY, Leda; JESUS, Claudiana Guedes de. FRASSA, Juliana; VERSINO, Mariana. El rol estatal en sectores estratégicos: La industria naval pesada en Argentina y Brasil. **Revista de Historia Industrial**, n. 47, Centre d'Estudis "Antoni de Capmany", Universitat de Barcelona, Barcelona, 2011. Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/HistoriaIndustrial/article/view/248228> Acesso 10/03/2013.

GRYNSZPAN, Mario. "Acesso e recursos à justiça no Brasil: algumas questões". In: PANDOLFI, D.; CARVALHO, J.M.; PIQUET, L.; GRYNSZPAN, M. (Orgs.). **Cidadania, justiça e violência**. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

OBERSCHALL, Anthony. **Social Conflict and Social Movements**. Englewood Cliffs. New Jersey: Prentice Hall Inc., 1973.

MCCARTHY, John; ZALD, Mayer. **The Trends of Social Movement in America**: Professionalization and Resource Mobilization. Morristown, New Jersey: General Learning Press, 1973.

GUSFIELD, Joseph. **Protest, reform, and revolt: a reader in social movements**. New York: Wiley, 1970

HABERMAS, Jurgen. **Direito e Democracia**: entre facticidade e validade. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997

HIRATA, Helena. **Reestruturação produtiva, trabalho e relações de gênero**. Revista Latinoamericana de Estudos do Trabalho, ano 4, n. 7, SP, Alast, 1998.

\_\_\_\_\_ (Org). **Sobre o modelo japonês**, Ed. USP, 1993.

HOBSBAWM, Eric J. **O Fazer-se da Classe Operária**: 1870-1914. In: \_\_\_\_\_. **Mundos do Trabalho**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

HARAGUCHI, Takeshi. The development and re-organization of the shipbuilding industrial structures in post WW. Japan: a general outline. II Workshop In the Same Boat, Amsterdam, May, 2013.

HYMAN, Richard. “Los sindicatos y la desarticulación de la clase obrera”. **Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo**, año 2, n. 4, 1996.

\_\_\_\_\_. “Sistemas nacionais de relações industriais e os desafios da transnacionalização: um balanço bibliográfico”. **Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo**, año 5, n. 9, 1999.

JESUS, Claudiana. **A Retomada da Indústria de Construção Naval Brasileira**: reestruturação e trabalho. 2013. 197 f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Geociência, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2013.

KREIN, José Dari. **Tendências recentes nas relações de emprego no Brasil: 1990-2005**. 2007. 347. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2007.

LEITE, Márcia de Paula. O trabalho e suas reconfigurações: Conceitos e realidades. In: **REUNIÃO ANUAL DA ANPOCS**, 32., 2008, Caxambu. Anais..., Caxambu: Anpocs, 2008. Disponível em [http://200.152.208.135/anpocs/trab/adm/impressao\\_gt.php?id\\_grupo=30&publico=S](http://200.152.208.135/anpocs/trab/adm/impressao_gt.php?id_grupo=30&publico=S). Acesso em: 01/11/2009.

\_\_\_\_\_. Classe, Ideologia e Trabalhismo. **Coleção Caderno Cedec**, n. 8, 1987. Disponível em: [http://www.cedec.org.br/files\\_pdf/CAD8.pdf](http://www.cedec.org.br/files_pdf/CAD8.pdf). Acesso em: 01/11/2009.

LEMONS, Allysson; DANTAS, Diogo. “Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e as reivindicações de trabalhadores na esfera jurídica: O caso dos trabalhadores da SERMETAL”. In: **JORNADA GIULIO MASSARANI DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, ARTÍSTICA E CULTURAL DA UFRJ**, 31, 2008, Rio de Janeiro. Anais..., Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

LESSA, Carlos. **15 anos de Política Econômica**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

LÊNIN, Vladimir Ilich. **O Imperialismo etapa superior do capitalismo**. Campinas, SP: FE/UNICAMP, 2011.

LIMA, Jacob; ARAÚJO, Neyara. “Para além do novo sindicalismo: a crise do assalariamento e as experiências com o trabalho associado”. In: RODRIGUES, I. J. (Org.). **O novo sindicalismo**. Rio de Janeiro: Vozes, 1999.

LIMA, Erikson T.; VELASCO, Luciano O. M.. Construção Naval no Brasil: existem perspectivas. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, n. 10, dez. 1998.

LUKÁCS, Georg. **Consciência de classe**. Capítulo 5. 1920. Disponível em <http://www.marxists.org/portugues/lukacs/1920/consciencia/cap5.htm>

MARSHALL, T. H. **Cidadania, classe social e status**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

MARTINHO, Francisco C. P. O estatismo sindical e a transição democrática: Um estudo sobre o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro (1974-1985). RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (Orgs.). **Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro**: a trajetória dos metalúrgicos. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2001.

MARX, Karl. O método da economia política. **Os Pensadores**. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

\_\_\_\_\_. **A miséria da filosofia**. 2a edição. São Paulo: Global, 1985a.

\_\_\_\_\_. **O Capital**, livro III, Ed. Abril, Coleção Os Economistas, 1985b.

\_\_\_\_\_. **Capítulo VI – Inédito de O Capital**. São Paulo: Centauro Editora, 2004.

\_\_\_\_\_. **Manifesto do Partido Comunista**. São Paulo: Anita Garibaldi, 2000.

\_\_\_\_\_. **O 18 brumário e cartas a Kugelmann**. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

\_\_\_\_\_. **A ideologia alemã**. 8. ed. São Paulo: Hucitec, 1991

MCLLROY, John. “O inverno do sindicalismo”. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Neoliberalismo, trabalho e sindicatos**: reestruturação produtiva no Brasil e na Inglaterra. São Paulo: Boitempo 2002.

MILLS, John Stuart. **Da Liberdade**. São Paulo: IBRASA, 1963

MILNER, Lisa .Cockatoo Island, Australia: industry, labour and protest culture. **II Workshop In The Same Boat**, Amsterdam, May, 2013.

MOCCI, Nicola. The smallest industrial sector in Thailand: Shipbuilding and ship repairing in the period between developmentalist and neoliberalist transition. **II Workshop In The Same Boat**, Amsterdam, May, 2013

MORAES FILHO, E. **O problema do sindicato único**: Seus fundamentos sociológicos. São Paulo: Alfa-Ômega, 1978.

\_\_\_\_\_. O problema de uma sociologia do direito. Rio de Janeiro: Renovar, 1997.

MOREL, Regina. História incorporada e identidade coletiva entre trabalhadores aposentados da Companhia Siderúrgica Nacional. PESSANHA, Elina e ABREU, Alice. **O trabalhador carioca**: estudos sobre os trabalhadores urbanos do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, JC Editora, 1994.

MOREL, Regina; PESSANHA, Elina. “Gerações Operárias: Rupturas e continuidades na experiência de metalúrgicos no Rio de Janeiro”. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, ano 6, n. 17, 1991.

\_\_\_\_\_. Justiça do Trabalho. **Revista Tempo Social**, 2007 Disponível em <http://www.scielo.br/>. Acesso em: 19/08/2009.

MOREL, Regina; GOMES, Angela de Castro; PESSANHA, Elina (Org.). **Sem medo da Utopia**: Evaristo de Moraes Filho Arquiteto da Sociologia e do Direito do Trabalho no Brasil, São Paulo, LTr, 2007.

MOTTA VEIGA, Pedro. **Mudanças técnicas e processos de trabalho na construção naval brasileira**. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Coppe, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1984.

MUNCK, Ronaldo. “Labour dilemmas and labour futures”. In: \_\_\_\_\_. *Labour Worldwide in the era of globalization*. Londres: Macmillan, 1999.

MURPHY, Hugh. *An Overview of Labour in the British Shipbuilding and Ship repairing Industries in the Twentieth Century. II Workshop In the Same Boat*. Amsterdam, May, 2013.

NABUCO, Paula. *Dalian Shipbuilding Industry Company. II Workshop In the Same Boat*, Amsterdam, May, 2013

NASCIMENTO, Regina H. M. “O Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro nos anos 1980: os primórdios do ‘Novo Sindicalismo’”. In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (Orgs.). **Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro: a trajetória dos metalúrgicos**. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2001.

NORONHA, Eduardo. “O Modelo Legislado de Relações de Trabalho no Brasil”. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 43, n. 2, 2000.

NOVAES, Roberto. “Continuidades e rupturas no sindicalismo rural”. In: BOITO JR. (Org.). **O sindicalismo brasileiro nos anos 80**. São Paulo: Paz e Terra, 1991.

OLSON, Mancur. **A Lógica da ação coletiva: os benefícios públicos e uma teoria dos grupos sociais**. São Paulo: EdUSP, 1999 [1965].

OFFE, Claus. **Capitalismo desorganizado**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

OIT – Organização Internacional do Trabalho. **World Labour Report 1997-98: industrial relations, democracy and social stability**. Genebra: ILO, 1997.

OLIVEIRA VIANNA, F. J. **Populações Meridionais do Brasil**. Niterói: Eduff, 3ª Ed, 1987.

\_\_\_\_\_. **Problemas de Direito Corporativo**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1938.

PASIN, Jorge Antonio Bozoti. “Indústria Naval do Brasil: Panorama, desafios e perspectivas”. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 18, p. 121-148, dez. 2002

PASTORE, José. **Flexibilização, mercados de trabalho e contratação coletiva**. São Paulo: LTr, 1994.

\_\_\_\_\_. “O Futuro das Relações de Trabalho: para onde o Brasil quer ir?”. In: **FÓRUM DAS RELAÇÕES DE TRABALHO**, 2006, Salvador. Anais..., Salvador, 2006. Disponível em: [http://www.josepastore.com.br/artigos/rt/rt\\_152.htm](http://www.josepastore.com.br/artigos/rt/rt_152.htm). Acesso em: 04.05.2009.

PEREIRA, Luisa Barbosa. Trabalho e Trabalhadores em Tempos de Crise. **Perspectiva Sociológica**, v. 3, p. 1-14, 2009.

\_\_\_\_\_. **Justa causa pro patrão!**: a relação entre o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro e a Justiça no caso Sermetal. Rio de Janeiro: Editora Multifoco, 2012.

\_\_\_\_\_. Shipbuilding workers of the world?. **II Conferência Internacional Strikes and Social conflicts Combined approaches to conflicts (Eighteenth century to present)**, Dijon, Maio, 2013a, no prelo.

\_\_\_\_\_. Shipbuilding Industry Map. Report for **Workshop In the Same Boat**, Amsterdam, May, 2013b. Disponível em: [www.inthesameboatproject.wordpress.com](http://www.inthesameboatproject.wordpress.com) Acesso em 02/03/2014.

\_\_\_\_\_. Um homem também chora. **Revista Rubra**, Lisboa, Portugal, p. 5 – 7. 01 mar, 2013c.

\_\_\_\_\_. Quando penso no futuro, não esqueço o meu passado: trabalho, direitos e memória na indústria naval do Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Roberto Vêras de; SANTANA, Marco Aurélio (Org.) **Trabalho em territórios produtivos: reconfigurados no Brasil**, João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2013d.

\_\_\_\_\_; PESSANHA, Elina. Brazilian shipbuilding and workers between tradition and innovation: caneco and rio nave, two companies, one shipyard. **II Workshop In The Same Boat**, Amsterdam, May, 2013.

PESSANHA, Elina. De operários navais a metalúrgicos: experiência de classe e identidade política entre trabalhadores da indústria naval do Rio. PESSANHA, Elina e ABREU, Alice (Org.). **O trabalhador carioca: estudos sobre os trabalhadores urbanos do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: JC Editora, 1994.

\_\_\_\_\_; ABREU, Alice (Org.). **O trabalhador carioca: estudos sobre os trabalhadores urbanos do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: JC Editora, 1994.

PESSANHA, Elina. **Operários navais: trabalho, sindicalismo e política na indústria naval do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012.

\_\_\_\_\_. “Metalúrgico, sempre operários navais: Da cultura de direitos às perspectivas dos sem-fábrica da Indústria Naval do Rio de Janeiro”. In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco



Aurélio (Orgs.). **Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro:** a trajetória dos metalúrgicos. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2001.

PESSANHA, Elina; ALEMÃO, Ivan; SOARES, José Luiz. “TST, Dissídios Coletivos e Demissão Massiva: Novos Desafios para a Justiça do Trabalho”. In: COUTINHO, G.; MELO FILHO, H.; SOUTO MAIOR, J. L.; FAVA, M. (Orgs.). **O Mundo do Trabalho – Leituras Críticas da Jurisprudência do TST:** em Defesa do Direito do trabalho. São Paulo: LTr, 2009.

POCHMANN, M. **A década dos mitos:** o novo modelo econômico e a crise do trabalho no Brasil. São Paulo: Contexto, 2001.

\_\_\_\_\_. **O desafio da inclusão social no Brasil.** São Paulo: Publisher Brasil, 2004.

\_\_\_\_\_. **Qual desenvolvimento?** Oportunidades e dificuldades no Brasil contemporâneo. São Paulo, Publisher Brasil, 2009.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.

RAMALHO, José Ricardo. Empresas Estatais de Primeira Geração: Formas de gestão e ação sindical. PESSANHA, Elina e ABREU, Alice. **O trabalhador carioca:** estudos sobre os trabalhadores urbanos do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: JC Editora, 1994.

RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio. Trabalho Sindical e as mudanças econômicas nos anos de 1990: O caso dos metalúrgicos do Rio de Janeiro”. In: \_\_\_\_ (Orgs.). **Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro:** a trajetória dos metalúrgicos. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2001.

\_\_\_\_\_. “Trabalho, Direitos Sociais e Sindicato na Constituição de 1988: duas décadas de acirrada disputa política”. In: OLIVEN, Ruben George; RIDENTI, Marcelo; BRANDÃO, Gildo Marçal (Orgs.). **A Constituição de 1988 na vida brasileira**. São Paulo: ANPOCS, 2008.

RANGEL, Ignácio. **A Inflação Brasileira**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1963.

RODRIGUES, Iram Jacome. “Trabalho, reestruturação produtiva e algumas repercussões no sindicalismo brasileiro”. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Neoliberalismo, trabalho e sindicatos: reestruturação produtiva no Brasil e na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2002.

\_\_\_\_\_. (Org.) **O novo sindicalismo, vinte anos depois**. São Paulo: Vozes/Educ, 1999.

\_\_\_\_\_. **Sindicalismo e Política: A trajetória da CUT**. São Paulo: Scritta, 1997.

RODRIGUES, José Albertino. **Sindicato e desenvolvimento no Brasil**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1968.

RODRIGUES, Leôncio Martins. “O poder sindical da nova Constituição”. In: \_\_\_\_\_. **Os direitos sociais e trabalhistas na Constituição de 1988**. São Paulo: RH Edição Especial, out. 1988.

\_\_\_\_\_. “Classe Operária e sindicato no Brasil”. In: RODRIGUES, L. M. (org.). **Sindicalismo e Sociedade**. São Paulo: Difel, 1968.

\_\_\_\_\_. **Conflito Industrial e Sindicalismo no Brasil**. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1966.

RUSSO, Cintia . Argentina shipbuilding industry: the State as a problem and a solution. **II Workshop In The Same Boat**, Amsterdam, May, 2013.

SADEK, Maria Tereza. “Ministério Público: a construção de uma nova instituição”. In: OLIVEN, Ruben; RIDENTI, Marcelo; BRANDÃO, Marçal. (Orgs.). **A Constituição de 1988 na vida brasileira**. São Paulo: Aderaldo & Rothschild / ANPOCS, 2008.

\_\_\_\_\_. Pesquisa AMB 2005. In: **ASSOCIAÇÃO DOS MAGISTRADOS BRASILEIROS**, 2005. Disponível em: <http://www.amb.com.br/docs/noticias/2005/PesquisaAMB2005.pdf>. Acesso em 30.04.2010.

\_\_\_\_\_. Pesquisa AMB 2006: A palavra está com você. In: **ASSOCIAÇÃO DOS MAGISTRADOS BRASILEIROS**. Disponível em: <http://www.amb.com.br/docs/pesquisa2006.pdf> Acesso em 30/04/2010.

\_\_\_\_\_. **O Judiciário e o acesso à Justiça**. São Paulo: Escola Paulista da Magistratura, 2001.

SANTANA, Marco Aurélio. **Homens Partidos**: Comunistas e sindicatos no Brasil. Rio de Janeiro: Boitempo, 2001a.

\_\_\_\_\_. “Trabalhadores e militância sindical: A relação partido/sindicato/classe no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro (1947-1945)”. In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (Orgs.). **Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro**: a trajetória dos metalúrgicos. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2001b.

SANTANA, Tiago Correia; SÁ, Fernanda; LOUREIRO, Frederico Augusto Fontoura; CARNEIRO, Galtiere de Oliveira. Aspectos positivos e negativos da Lei de Falências. **Boletim Jurídico**, Edição no 155, 05/12/2005, Código da publicação: 952. Disponível em: [www.boletimjuridico.com.br](http://www.boletimjuridico.com.br). Acesso em 26/09/2013.

SANTOS, Boaventura de Sousa. “Reinventar a democracia: entre o pré-contratualismo e o pós-contratualismo”. In: \_\_\_\_ (Org.). **A crise dos paradigmas em C. Sociais e os desafios para o Século XXI**. São Paulo: Ed. Contraponto, 1999.

SARDAN, Olivier de. **Anthropologie et développement**: essai em sócio-anthropologie du changement social. Paris: Karthala, 1995.

SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter**. Rio de Janeiro: Ed. Record, 1999.

SHIN, Wonchul. The evolution of labour relations in the Korean shipbuilding industry: a case study on the Hanjin Heavy Industries, 1950-2010. **II Workshop In The Same Boat**, Amsterdam, May, 2013.

SIGAUD, Lygia. **Os clandestinos e os direitos**. São Paulo: Duas Cidades, 1979.

SILVA, Fernando Teixeira. **A carga e a culpa. Operários das docas de Santos**: direitos e cultura de solidariedade. 1937-1968. São Paulo: Hucitec-Pref. Municipal de Santos, 1995.

SIMÃO, Aziz. **Sindicato e Estado**. São Paulo: Dominus Editora, 1966.

\_\_\_\_\_. O voto operário em São Paulo. In: **CONGRESSO BRASILEIRO DE SOCIOLOGIA**, 1, 1955, São Paulo. Anais..., São Paulo, 1955.

SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil: 1500-1820**. Brasília: Edições do Senado Federal, 2005.

SOARES, José Luiz. **Radiografia da Mobilização Bancária**. 2013. 351 f. Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Filoso-

fia e Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

SORJ, Bernardo. **A democracia inesperada: cidadania, direitos humanos e desigualdade social**. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

STOTZ, Eduardo. “Sindicato dos Metalúrgicos e a construção da identidade coletiva do grupo operário (1917-1945)”. In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (Orgs.). **Trabalho e tradição sindical no Rio de Janeiro: a trajetória dos metalúrgicos**. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2001.

THOMPSON, Edward P. **A Miséria da Teoria**. Rio de Janeiro: RJ, Zahar, 1981.

\_\_\_\_\_. **A formação da classe operária inglesa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987a.

\_\_\_\_\_. **Senhores e Caçadores**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987b.

\_\_\_\_\_. **Tradición, revuelta y consciencia de classe: estúdios sobre la crisis de la sociedad preindustrial**. Barcelona: Crítica, 1979.

TILLY, Charles. Globalization threatens labor’s rights. **International Labor and Working Class History**, v. 45, 1995.

\_\_\_\_\_. **From mobilization to revolution**. 1a Edição. Nova York: Random House-McGraw-Hill Publishing, 1978.

\_\_\_\_\_. Contentious repertoires in Great Britain, 1758-1834. In: TRAUGOTT, Mark (org.). **Repertoires and cycles of collective action**. Durham, NC: Duke University Press, 1995.

\_\_\_\_\_. **Regimes and repertoires.** Chicago: University of Chicago Press, 2006.

\_\_\_\_\_. **Contentious performances.** Cambridge: Cambridge University Press, 2008.

TOOD, Daniel. **The World Shipbuilding Industry.** Croom Helm., London, New York, Sidney, 1985.

LINDEN, Marcel van der. Greves. In: VARELA, Raquel; NORONHA, Ricardo; PEREIRA, Joana Dias, **Greves e Conflitos Sociais em Portugal no século XX.** Lisboa: Edições Colibri, IHC-FCSH-Universidade Nova de Lisboa, 2011.

\_\_\_\_\_. Workers of the World, Essays toward a Global Labor History. Leiden, Boston: Brill, 2008.

\_\_\_\_\_. Labour History: The Old, the New and the Global. **African Studies**, 66, n. 2, v. 3, August–December, 2007.

\_\_\_\_\_. Charles Tilly's Historical Sociology. **IRSH** 54, p. 237–274, 2009.

VARELA, Raquel (Org). **Quem paga o Estado Social em Portugal?** Lisboa: Bertrand, 2012.

\_\_\_\_\_. MEERKERK, Elise van Nederveen; LINDEN, Marcel van der. **Project In the same boat?:Shipbuilding and ship repair workers: a global labour history (1950-2010).** Amsterdam: International Institute of Social History, 2010.

VEGA, Rubén. Against Market rules. A shipyard nobody wanted (except workers). **II Workshop In the Same Boat**, Amsterdam, May, 2013.

WEBER, Max. **Economia e sociedade**: fundamentos de sociologia compreensiva. Brasília: Universidade de Brasília, 1991.

WEFFORT, Francisco. Participação e Conflito Industrial: Contagem e Osasco. **Caderno Cebrap**, São Paulo, n. 5, 1972. Disponível em: <http://www.cebrap.org.br/v2/items/view/200> Acesso 10/10/2013.

\_\_\_\_\_. **O Populismo na Política Brasileira**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

WERNECK VIANNA, Luiz. **Liberalismo e Sindicalismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

\_\_\_\_\_. O terceiro poder na carta de 1988 e a tradição republicana: mudança e conservação. OLIVEN, Ruben; RIDENTI, Marcelo; BRANDÃO, Marçal. (Orgs.). **A Constituição de 1988 na vida brasileira**. São Paulo: Aderaldo & Rothschild/ANPOCS, 2008.

WERNECK VIANNA, L.; CARVALHO, M. A. R. de; PALÁCIOS, M.; BURGOS, M. **A judicialização da política e das relações sociais no Brasil**. Rio de Janeiro: Revan, 1999.

WERNECK VIANNA, L.; BURGOS, M. B. Entre Princípios e Regras: Cinco Estudos de Caso de Ação Civil Pública. **Dados**, Rio de Janeiro, v. 48, n. 4, p. 777-843, 2005.

ZAIDAN FILHO, M. Pão e pau – Política de governo e sindicalismo reformista no Rio de Janeiro: 1923-1926. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 1981. Disponível em: <http://libdigi.unicamp.br/document/?code=000059454> Acesso 02/05/2013.

## **PERIÓDICOS CONSULTADOS**

INFORMATIVO DA PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO. Ano II, Número 3, out./nov. de 2002. Disponível em: <http://www.prt1.mpt.gov.br/imprensa/boletim/boletim3.pdf>. Acesso em: 26/11/2009.

JONAL ESTADÃO: “Morre aos 80 anos empresário Arthur João Donato”. Disponível em: [www.estadao.com.br](http://www.estadao.com.br) Acesso 12/03/2013.

JORNAL ESTADO DE MINAS: “Seguro desemprego vira descanso pago”. Disponível em: [www.em.com.br](http://www.em.com.br) acesso em 04/11/2013

JORNAL O GLOBO: “STF adia Para 2014 decisão sobre poupança”. Disponível em: <http://oglobo.globo.com> Acesso 10/01/2014.

JORNAL META, Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, n. 75, março de 2009.

JORNAL META, Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, n. 77, maio de 2009.

JORNAL META, Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, n. 78, junho de 2009.

JORNAL META, Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, Edição Especial do 8º Congresso dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, 2009.

JORNAL META, Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, n. 95, novembro 2010.



JORNAL META, Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, n. 117, setembro de 2012.

JORNAL META, Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, n. 114, junho de 2012.

PARANÁ ON LINE [www.parana-online.com.br](http://www.parana-online.com.br) Acesso em 19/11/2013.

REVISTA ÉPOCA [www.revistaepoca.globo.com](http://www.revistaepoca.globo.com) Acesso em 04/11/2013.

REVISTA EXAME: “O estilo Tanure”, Edição 0858, 14/12/2005. Disponível em [www.exame.abril.com.br](http://www.exame.abril.com.br). Acesso 26/09/2013.

REVISTA FATOR BRASIL: Passeata pela Indústria Naval do Rio de Janeiro. Disponível em: [http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver\\_noticia.php?not=51878](http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=51878). Acesso em: 18/11/2009.

REVISTA FORJA, Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro, Edição 02, Ano I, jul./ag./set. 2005.

REVISTA LIDE. Sindicato dos Jornalistas do Município do Rio de Janeiro nº 36, jan./fev. 2005.

REVISTA PROBLEMAS BRASILEIROS n. 359, set./out. 2003. Disponível em: [http://www.sescsp.org.br/sesc/revistas\\_sesc/pb/artigo.cfm?Edicao\\_Id=167&breadcrumb=1&Artigo\\_ID=2434&IDCategoria=2484&reftype=1](http://www.sescsp.org.br/sesc/revistas_sesc/pb/artigo.cfm?Edicao_Id=167&breadcrumb=1&Artigo_ID=2434&IDCategoria=2484&reftype=1). Acesso em: 18/11/2009.

GAZETA MERCANTIL de 9 de março de 2004.

## **PESQUISA EM ARQUIVOS**

IMF COLLECTION, International Institute of Social History, pastas: 42, número A2; 23 número 6. Referências da coleção estão disponíveis em <http://hdl.handle.net/10622/ARCH00643>. Acesso em 4 de dezembro de 2012.

## **DOCUMENTOS TÉCNICOS**

BNDES: Documento técnico “Contribuição para o Aperfeiçoamento de uma Política para a Indústria Naval e a Marinha Mercante”. Disponível em: [www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br). Acesso em 25/03/2013.

SINAVAL: Cenário do 4o Trimestre de 2012 Balanço Anual, Dezembro 2012, p. 7.

DIÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, n. 30564, junho de 2000.

## **LEGISLAÇÃO E PROCESSOS CONSULTADOS**

ACÓRDÃO DA 1ª TURMA DO TRT-RJ, 2011: 0000832-69.2011.5.01.0042

CONSTITUIÇÃO FEDERAL de 1988.

DECRETO LEI 186 de 2012 – Reprivatização dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Assembleia da República de Portugal

ENUNCIADO 330 do TST. Disponível no link: [http://www.dji.com.br/normas\\_inferiores/enunciado\\_tst/tst\\_0301a0330.htm](http://www.dji.com.br/normas_inferiores/enunciado_tst/tst_0301a0330.htm). Acesso em 19/11/2013

EMENDA CONSTITUCIONAL N. 45 de 2004.

LEI 11.101 de 2004 – Lei de Falências.

## **SITES CONSULTADOS**

BLOG DO PLANALTO: [www.blog.planalto.gov.br](http://www.blog.planalto.gov.br). Acesso 17/12/2013.

PORTAL NAVAL: [www.portalnaval.com.br](http://www.portalnaval.com.br). Acesso em: 22/11/2009.

SITE ACESSO A JUSTIÇA: [www.acessoajustica.gov.br](http://www.acessoajustica.gov.br). Acesso em: 06/01/2013.

SITE DA AGÊNCIA BRASIL: [www.agenciabrasil.ebc.com.br](http://www.agenciabrasil.ebc.com.br). Acesso em 07/11/2010

SITE DA ANP: [www.anp.gov.br](http://www.anp.gov.br) Acesso em 12/06/2012.

SITE DA CÂMARA FEDERAL: [www2.camara.gov.br](http://www2.camara.gov.br). Acesso em 07/12/2012

SITE DA CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES: [www.cut.org.br](http://www.cut.org.br). Acesso em: 05/01/12

SITE DA CENTRAL DOS TRABALHADORES E TRABALHADORAS DO BRASIL (CTB): [www.ctb.org.br](http://www.ctb.org.br). Acesso em: 05.01.12

SITE DA CHEVRON: <http://www.chevron.com.br> Acesso 30/09/2013.

SITE ECONOMIA BR: [www.economiabr.defesabr.com](http://www.economiabr.defesabr.com). Acesso em: 01/10/2009.

SITE ELEIÇÕES 2012: [www.eleicoes2012.info](http://www.eleicoes2012.info). Acesso 15/11/2013.

SITE FUNDING UNIVERSE: <http://www.fundinguniverse.com/company-histories/ISHIKAWAJIMAHARIMA-HEAVY-INDUSTRIES-CO-LTD-Company-History.html>. Acesso em: 20/10/2009.

SITE G1: [www.g1.globo.com](http://www.g1.globo.com). Acesso em 28/11/2012.

SITE GLB: “Impasse nas negociações dos metalúrgicos do Rio com o Grupo 19 da Firjan” Disponível em [www2.glb.com.br](http://www2.glb.com.br)  
Acesso em 04/11/2013

SITE DA EMPRESA RIO NAVE ESTALEIROS NAVAIS: [www.rionave.com.br](http://www.rionave.com.br). Acesso em 21/03/2013.

SITE DA IHI CORPORATION: <http://www.ihico.jp/index-e.html>. Acesso em: 20/10/2009.

SITE IN THE SAME BOAT: [www.inthesameboatproject.wordpress.com](http://www.inthesameboatproject.wordpress.com). Acesso em 05/02/2014.

SITE DO MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO: [www.mte.gov.br](http://www.mte.gov.br). Acesso em: 07/01/2010.

SITE DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL: <http://www.pgr.mpf.gov.br/> Acesso em: 25/10/2009.

SITE DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO: [www.mpt.gov.br](http://www.mpt.gov.br). Acesso em: 25/10/2009.

SITE DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO: [www.mp.rj.gov.br](http://www.mp.rj.gov.br). Acesso em: 25/10/2009.

SITE MONITOR MERCANTIL: <http://www.monitormercantil.com.br/mostranoticia.php?id=63438>. Acesso em: 20/11/2009.

SITE DA NEWS LOG (AGÊNCIA DE NOTÍCIAS): [www.newslog.com.br](http://www.newslog.com.br). Acesso em 07/11/2010

SITE DA PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 1ª REGIÃO: <http://www.prt1.mpt.gov.br>. Acesso em: 26/11/2009.

SITE DO SENADO FEDERAL: <http://www6.senado.gov.br/sicon>. Acesso em 13/09/2013



---

Este livro foi composto em ITC Slimbach pela  
Editora Multifoco e impresso em papel offset 75 g/m<sup>2</sup>.

---